

Nasz specjalny wysłannik red.
JERZY POMIANOWSKI donosi w
kolejnej korespondencji z Vrsac
o przebiegu XIII Szybowcowych
Mistrzostw Świata (patrz str. 2).

SKRZYDLATA POLSKA

NR 31
[1099]

30
LIPCA
1972

CENA 2 ZŁ

W numerze:

**MISTRZOSTWA
SKOCZKÓW
WOJSKOWYCH**

**SAMOŁOT
DLA LUDZI -
- PTAKÓW**

**„WILGA”
Z DRUGIEJ
PÓŁKULI**

**MÓJ PRZYJACIEL
DOUGLAS BADER**

W tym numerze relacjonujemy
przebieg Spadochronowych Mi-
strzostw Wojska Polskiego. Kie-
dy numer ten dotrze do rąk
Czytelników, 9-osobowa ekipa
reprezentacyjna naszych spado-
chroniarzy znajdzie się już w
Oklahomie (USA), gdzie w
dniach od 5 do 20 sierpnia re-
regowane zostaną tegoroczne
Spadochronowe Mistrzostwa
Świata.

Zdjęcia: ANDRZEJ BATURO



TYGODNIK LOTNICZY
I ASTRONAUTYCZNY

WYROZNIENI: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, samoloty); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BAKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie – 104 zł
półrocznie – 52 zł
kwartalnie – 26 zł

Institucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamówić prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsięwzięcia Upraszczania Pracy i Książki „Ruch”, w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratory indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i w listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaję egzemplarzy numerów zdeszaktualizowanych, na uprzednio pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmują Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO
ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisy i ilustracje nie zamawianych redakcją nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” – Warszawa, ul. Miedzianna 11. Zam. 6270 A-38

WYDAWCA



WYDAWNICTWA
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ • Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ

Nasz specjalny wysłannik

red. Jerzy Pomianowski donosi z Vrsac

POLSCY SZYBOWNICY W CZOŁÓWCE

DRUGA konkurencja XIII Szybowniczych Mistrzostw Świata rozegrano we wtorek, 11 lipca br. Ani jednemu z 89 zawodników nie udało się pokonać w całości docelowej trasy z Vrsac do Bitoli, długości 456 km i konkurencję zaliczono jako przelot po wyznaczonej trasie. Bezchmurna termika i słabe wznieszenia utrudniały bardzo walkę na trasie. Dobrze spisali się nasi reprezentanci. Kluk i Muszczyński na „Jan-tarach” przelecieli po ok. 360 km. Niewiele mniej przeleciał Wróblewski na standardowym „Orionie”. Nie powiodło się tylko Kepce, który lecąc w parze z Wróblewskim nie zdołał się wykreślić w słabym kominie na małej wysokości i lądował przed Skopje, tracąc ok. 300 pkt. do najlepszych. Oficjalne wyniki drugiej konkurencji podano dopiero w sobotę, 15 lipca br.

Po kilku deszczowych dniach, dopiero w niedzielę 16 lipca br. wyznaczono trzecią konkurencję. Zadaniem dnia był przelot przedkołowy po trasie trójką 350 km Vrsac-Subotica-Nowy Sad-Vrsac. W przeciwnieństwie do doskonałej pogody nad lotniskiem, na trasie warunki termiczne znacznie się pogorszyły i niemal wszyscy zawodnicy lądowali w terenie przygodnym. Konkurencję ukończył niespodziewanie tylko Austriak Fabert na „Kestrelu 17”, startujący w klasie otwartej. Drugą odległość dla 331 km, uzyskał również Austriak Link. Polskie „Jan-tary” lądowały w rejonie, gdzie wskutek burzy i deszczu kończyła lot wielka grupa szybowników. Kluk przeleciał 289 km, a niedoświadczeni nim lądował Muszczyński. W klasie standard, w której nikt nie doleciał do mety, klęskę ponieśli dotychczasowi liderzy, francuz Ragot i reprezentant NRD Nolte. Największe odległości, po ok. 300 km uzyskał pilot z dalszych pozycji. Kepka lądował

na 254 km, a Wróblewski przeleciał 232 km.

Następnego dnia, w poniedziałek 17 lipca br. rozegrano czwartą konkurencję: trójką 214 km Vrsac – Zrenjanin – Omaljica – Vrsac dla klasy standard i trójką 308 km Vrsac – Elemir – Smederska Palanka – Vrsac dla klasy otwartej. Pomimo szalejącej burzy do mety doleciało 19 szybowników klasy standard, w tym obaj Polacy, Kepka i Wróblewski. W klasie otwartej całą trasę obleciał tylko Anglik Goodhart i konkurencja została zaliczona jako przelot odległościowy. Kluk oraz zmęczony nocowaniem w szybowcu w terenie przygodnym Muszczyński przelecieli po ok. 200 km. Po tej konkurencji Polacy znacznie poprawili swoje lokaty, Jan Wróblewski został prawdopodobnie liderem klasy standard.

Na oficjalne wyniki w Vrsac czeka się jednak bardzo długo i w chwili przekazywania tej informacji nie znamy jeszcze ostatecznych rezultatów trzeciej i czwartej konkurencji.

W czasie rozgrywania czwartej konkurencji zginął śmiertelnie pilot reprezentant Węgier w klasie standard, Lajos Varkosi. Szczątki szybowca wraz z ciałem pilota znaleziono w okolicach Bavaniste, kilkadziesiąt kilometrów od Vrsac. Przypuszcza się, że wypadek spowodowany został nadzwyczajną silną turbulencją w burzowej chmurze typu cumulonimbus. Szczegóły wypadku bada specjalna komisja.

We wtorek, 18 lipca br. planowano rozegrać piątą konkurencję, docel-powrót 156 km Vrsac-Zrenjanin-Vrsac. Brak warunków lotnych zmusił jednak organizatorów do przełożenia konkurencji na następny dzień.

Dalsze informacje z XIII SMS podamy w następnym numerze.

WYNIKI

II KONKURENCJA

Klasa standard: 1. Kuznecow (ZSRR), 2. Rudenski (ZSRR) – obaj po 1900 pkt; 3. Woodi (Austria) – 977 pkt; 7. WRÓBLEWSKI (Polska) – 972 pkt. Klasa otwarta: 1. Johnson (USA) – 1000 pkt; 2. Smith (USA) – 949 pkt; 3. Goodhart (Wielka Brytania), 4. KLUK (Polska), 5. Link (ZSRR), 6. MUSZCZYŃSKI (Polska) – wszyscy po 972 pkt.

Po dwóch konkurencjach
Klasa standard: 1. Moffat (USA) – 1949 pkt; 2. Rudenski (ZSRR) – 1922 pkt; 3. Reichmann (NRF) – 1895 pkt; 4. WRÓBLEWSKI (Polska) – 1882 pkt; 26. KEPKA (Polska) – 1624 pkt. Klasa otwarta: 1. Smith (USA) – 1923 pkt; 2. Ax (Szwecja) – 1878 pkt; 3. Johnson (USA) – 1867 pkt; 4. KLUK (Polska) – 1776 pkt; 12. MUSZCZYŃSKI (Polska) – 1670 pkt.

III KONKURENCJA

Klasa standard: 1. Ruch (Szwajcaria) – 314 km; 2. Nolte (NRD) – 306 km; 3. Ragot (Francja) – 305 km; 14. KEPKA (Polska) – 254 km; 20. WRÓBLEWSKI (Polska) – 232 km. Klasa otwarta: 1. Tabart (Australia) – 350 km; 2. Jinks (Australia) – 331 km; 3. Firth (Kanada) – 329 km; 13. KLUK (Polska) – 289 km; 18. MUSZCZYŃSKI (Polska) – 267 km.

Po trzech konkurencjach:
Klasa standard: 1. Ragot (Francja); 2. Nolte (NRD); 3. WRÓBLEWSKI (Polska). Klasa otwarta: 1. Ax (Szwecja).

IV KONKURENCJA

Klasa standard: 1. Nietispach (Szwajcaria) – 3 godz. 11 min.; 2. Kuznecow (ZSRR) – 3 godz. 19 min.; 3. Rudenski (ZSRR) – 3 godz. 22 min.; 6. WRÓBLEWSKI (Polska) – 3 godz. 33 min.; 8. KEPKA (Polska) – 3 godz. 58 min. Klasa otwarta: 1. Goodhart (Wielka Brytania) – 308 km; KLUK i MUSZCZYŃSKI (obaj Polska) – po ok. 200 km.

Po czterech konkurencjach
Klasa standard: 1. WRÓBLEWSKI (Polska).



spoyczyjny typu „Morava”. Portem macierzystym maszyn jest lotnisko Goławek w Warszawie, a pilotuje ją – Zbigniew Karpiński.

★ **ZARZĄD** Polityczny Dowództwa Wojsk Lotniczych zorganizował jednodniową wycieczkę na poligon i do jednostki lotniczej dla grupy poznających naukowców.

★ **SZKOŁA** Podstawowa nr 24 w Bydgoszczy nosi imię 3 Pułku Lotniczego Szturmowego. Ostatnio zorganizowano w niej Izbę pamięci poświęconą bohaterom pułku oraz historii walk narodu polskiego.

★ **CZŁONEK** Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, por. pil. rez. inż. Władysław Jarząbek, odznaczony został Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari. Gratulujemy.

★ **ZAWODY** Spadochronowe o Puchar Gór Świętokrzyskich, rozegrane na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego, zakończyły się zwycięstwem drużynowym reprezentantów Aeroklubu Łódzkiego (Józef Wołski, Władysław Urbaś i Grzegorz Lisiewicz). Indywidualnie pierwsze miejsce osiągnął Jerzy Błaszczyk, przed Urbusem, Lisiewiczem i Wołskim.

★ **W XVI SZYBOWNICZYM** Mistrzostwach Litewskiej SRR, rozegranych w okresie od 23 czerwca do 5 lipca br. w Kownie, startowali również piloci z Warszawy i Białegostoku. Ogółem w mistrzostwach startowało 30 pilotów na szybowcach typu „Bianik”. Rozegrano 4 konkurencje. Najlepszym z Polaków był Franciszek Szachewicz z Aeroklubu Warszawskiego, który wywalczył szóste miejsce.

★ **NOWYM** kierownikiem Aeroklubu Opolskiego został Zbigniew Hoffman (45 lat), pilot szybowcowy i samolotowy I klasy.

★ **POD** patronatem WSK Okęcie i FSO-Zerań rozgrywano w lipcu na lotnisku Goławek VII Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy”. Wyniki i omówienie imprezy podamy w następnych numerach.

★ **IV LUBELSKIE** Zawody Spadochronowe – w skokach na stadion, z udziałem 36 skoczków reprezentujących aerokluby i WSWF Wrocław, zakończyły się sukcesem zawodników Aeroklubu Kieleckiego. W konkurencji skoków indywidualnych na celność lądowania zwyciężył Zapert przed Boszczykiem (obaj z Kielec). Konkurencję skoków na celność lądowania wygrała także trzysobowa drużyna Aeroklubu Kieleckiego (Zapert, Boszczyk, Bugajski). W klasyfikacji łącznej zawody lubelskie wygrała drużyna Aeroklubu Rzeszowskiego, przed drużyną Aeroklubu Kieleckiego.

★ **NA** LISIE dziennikarzy odznaczonych w tym roku medalami „35 lat pracy w dziennikarstwie PRL” znalazł się m.in. redaktor naczelny „Skrydlatej Polski” – mgr Jerzy R. Konieczny. Koledzy z naszej redakcji gratulują swemu szefowi.

★ **SAMOLOT** Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Ploku pełni w gorącym okresie znow specjalny dyżur, będąc w dyspozycji Plokiej Fabryki Maszyn Złotych.

★ **DZIEKUJEMY** za piękną kartkę z pozdrowieniami dla redakcji od uczestników lipcowego obozu młodzieżowego PLL LOT w Krakowie.

MORZE
PO RAZ 500

Nasze serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia dla zespołu redakcyjnego „MORZA”, z okazji pięknego jubileuszu – wydania 500 numeru – niezwykle sympatycznego czasopisma, które czyta także brat lotniczo. Łączy nas dwa żywioły – morze i powietrze – a poza tym wiele lat przepracowanych we wspólnym do niedawna wydawnictwie.

Ponad 40-letnia „Skrydlatej” serdecznie gratuluje blisko 50-letniemu „MORZU” jubileuszu i życzy dalszych wspaniałych sukcesów.

Redakcja „Skrydlatej Polski”



Na zdjęciu: Pamiątkowy medal wybity przez Ministerstwo Żegluga z okazji jubileuszu „Morza”.

TRANSPORT LOTNICZY

W pierwszym półroczu br. uległy dalszej poprawie zarówno regularność, jak i punktualność lotów PLL LOT. Regularność w lotach zagranicznych wynosiła: w styczniu — 98,1%, w lutym — 97,1%, w marcu — 99,4%, w kwietniu — 99,3, w maju — 98,8%. W lotach krajowych — odpowiednio: 85,4%, 88,3%, 95,8%, 98,4% i 99,4%. Wyłączając przyczyną odwołanych lotów były zle warunki meteorologiczne.

Punktualność lotów zagranicznych (spóźnienia powyżej 10 minut) wynosiła w poszczególnych miesiącach: 81,9%, 81,3%, 85,3%, 89,1% i 83,1%, a krajowych (spóźnienia powyżej 3 minut) — 91,4%, 85,8%, 93,8%, 93,9% i 95,1%. Zanotowano jednak znaczną ilość spóźnień przekraczających 1 godzinę.

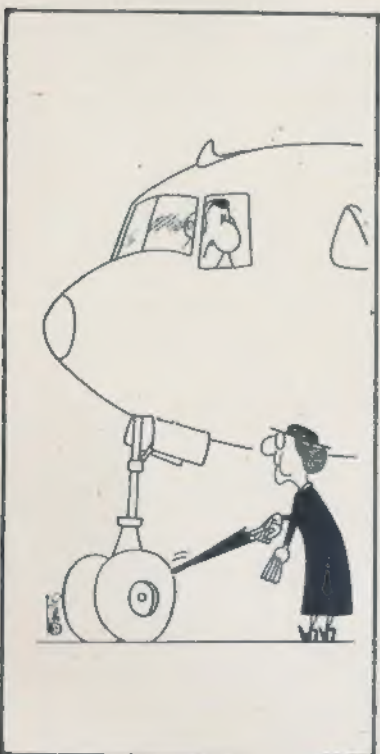
Decyzją z 4 czerwca 1971 w sprawie zapewnienia warunków rozwoju Warszawskiego Węzła Miejskiego, Prezydium Rządu — zakładając, że lotnisko Okęcie pozostanie w planach perspektywicznych i kierunkowych jako port lotniczy dla ruchu krajowego — poleciło przeprowadzenie studiów nad lokalizacją i koncepcją budowy nowego lotniska dla Warszawy, przeznaczonego do ruchu międzynarodowego. Charakterystyka techniczna nowego lotniska ma w pełni odpowiadać wymaganiom ruchu długodystansowego.

W związku z tą decyzją Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego powołał zespół specjalistów, który koordynuje prace studialne nad lokalizacją nowego lotniska. Z początkowych studiów rozpatrywane są obecnie szczególnie dwie lokalizacje najbardziej odpowiadające wymogom eksploatacyjnym: północna i jedna z południowych, w okolicy Piaseczna.

Oprócz LOT-u przewoźnicy lotniczy w naszym kraju wykonuje szereg instytucji państwowych, posiadających samoloty do własnego użytku. To tak zwane lotnictwo dyspozycyjne rozporządza małymi samolotami, 2-, 4-osobowymi, głównie typu „Morava”. W transporcie użytku własnego przoduje Ministerstwo Górnictwa i Energetyki, którego zjednoczenia, bądź kopalnie mają w sumie 7 samolotów dyspozycyjnych, rozlokowanych w terenie.

W pierwszym półroczu br. przybyło 4 nowych posiadaczy samolotów dyspozycyjnych typu „Morava”. Są to: Zjednoczenie Hutnictwa Żelaza i Stali, Zakłady Mechaniczne „Ursus”, Szczeciński Urząd Morski, Kombinat „Lubin” (drugi samolot) oraz Instytut Lotnictwa, który zakupił dwa samoloty.

J. Os.



Z obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

PRYZNANIE ODZNAK

ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA LOTNICTWA SPORTOWEGO

POD przewodnictwem prezesa — gen. br. gen. Władysława Jagielly, obradowało w Warszawie 13 lipca br. plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W toku obrad ZG przedyskutowano m. in. szereg aktualnych problemów z działalności Aeroklubu PRL, przyjęto ramowy regulamin Komisji Specjalistycznych APRL oraz zatwierdzono wyjazd ekip: na spadochronowe mistrzostwa świata, na modelarskie mistrzostwa świata, na modelarskie mistrzostwa świata — makiet i mikromodeli. Członkowie ZG wysunęli przy tym sugestie, aby Aeroklub PRL podejmował więcej inicjatyw w celu organizowania mistrzostw świata w Polsce, m. in. w niektórych kategoriach modelarskich i w spadochroniarstwie.

Na posiedzeniu dokonano zmian w składzie Prezydium i ZG. Po rezygnacji z członkostwa w Prezydium ZG p. mgr. Tadeusza Zielińskiego, który nadal pozostaje członkiem ZG, w skład Prezydium powołano członka ZG, prezesa Aeroklubu Śląskiego, mgr. Sławomira Kwiatkowskiego. W związku z rezygnacją z prac w ZG byłego prezesa Aeroklubu Łódzkiego Edwarda Wróblewskiego, Zarząd Główny APRL dookooperował do ZG Mieczysława Augustyniaka, obecnego prezesa Aeroklubu Łódzkiego.

W związku ze zbliżającym się Świętem Lotnictwa Polskiego, które obchodzone jest corocznie 23 sierpnia, Zarząd Główny Aeroklubu PRL podjął na plenum uchwałę o przyznaniu kilkudziesięciosobowej grupie działaczy APRL odznak Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Uchwałą ZG APRL odznaki otrzymali:

z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — Stefan JAROSZ i Czesław SWIECINSKI;

z Aeroklubu Bydgoskiego — Andrzej KOWALSKI;

z Aeroklubu Częstochowskiego — Józef GLANC;

z Aeroklubu Elbląskiego — Konstanty MOROZ;

z Aeroklubu Gdańskiego — Zygmunt KOZAKOW, Wacław JURKIEWICZ i Olgierd SANKOWSKI;

z Aeroklubu Grudziądzkiego — Leon WESOŁOWSKI i Józef SZCZUTKOWSKI;

z Aeroklubu Kieleckiego — Zbigniew SUCHANSKI;

z Aeroklubu Krakowskiego — Krystyna SZYMAŃSKA, Reinhold TKOCZ i Kazimierz WNETRZYCKI;

z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu — Ryszard JARZĘBSKI i Zdzisław LEWANDOWSKI;

z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku — Henryk GOŁĘBIOWSKI, Ryszard KASPEREK, Tadeusz CHWAŁCZYK i Zdzisław KLIMKIEWICZ;

z Aeroklubu Łódzkiego — Henryk SZLAGOWSKI;

z Aeroklubu Ostrowskiego — Władysław POLAK;

z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu — Henryk MAJERAN;

z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — Stanisław KONDERA i Zbigniew CHODOROWSKI;

z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu — Sławomir WIĄCZEK;

z Aeroklubu Poznańskiego — Eugeniusz OLSZANSKI i Henryk ZAWAL;

z Aeroklubu Słupskiego — Henryk WROMBEL;

z Aeroklubu Rzeszowskiego — Antoni SCHABOWSKI i Tadeusz GANCARZ;

z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach — Jan KMIĘC, Jan SZADE i Leon BONDAR;

z Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu — Mieczysław STACHURA-MICHALSKI;

z Aeroklubu Warszawskiego i z Warszawy — Feliks ZYGADŁO, Julian STACHURSKI, Władysław REWAKOWICZ, Zygmunt SKORA, Andrzej PAZIO, Stanisław DETKO, Tadeusz MALINOWSKI i Adam FLIS;

z Aeroklubu Wrocławskiego i województwa wrocławskiego — Józef ADAMSKI, Waldemar GROSS, Jarosław STARSZCZAK i Zbigniew DOROSZEWSKI;

z Aeroklubu Włocławskiego — Jan WOŹNIAK;

z Aeroklubu Ziemi Łubuskiej w Zielonej Górze — Marian ZBORALSKI i Wincenty OKUPNY;

z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku — Stanisław MALINOWSKI, Tadeusz BRODNIKI, Wiesław CYGAN-SKI i Ryszard LEWANDOWSKI;

ze Szkoły Szybowcowej Zar — Władysław DZIERGAS;

z Centrum Wyszczolenia Szybowcowego w Lesznie — Józef MERECZ, Mieczysław WILCZAK, Michał ADAMCZAK, Ludwik KURASIAK, Albin PLEWA, Kazimierz FORALEWSKI i Józef BONIAK;

z Biura Zarządu Głównego APRL w Warszawie — Bernard KOSZEWSKI, Pełagia MAJEWSKA, Urszula SŁIWAK, Michał STANCZAK, Krzysztof SEGIT i Wacław ŁUKASZEWSKI;

z Klubu Seniorów Lotnictwa APRL — Benedykt JANKOWSKI, Tadeusz NOWAK, Kazimierz KACZMAREK, Wanda OLSZEWSKA, Kazimierz CHALUPNIK, Maria WARDAS, Gustaw POKRZYWKA, Stanisław KROPIŚ, Jerzy DULIK, Mirosław DWORZNIŃSKI, Franciszek PRZYBYLSKI, Stefan BEREZKA, Stanisław BARCZEWSKI, Bogdan SMIDOWICZ, Edmund KUICH, Andrzej WAN-DZEL, Bernard MIZERSKI, Władysław DITMER, Antoni MITTEK, STROBEL (Iwarkowisko — CSRS), Edward SIENCZYK (Władysław BUGAJSKI, Piotr WIDELSKI, Andrzej PEDZIACH, Waldemar RUSZKIEWICZ, Stanisław GRZYWA, Antoni ZYCZYŃSKI, Leon BRODAŁA i Stanisław CNOTLIWY.

Ponadto Zarząd Główny APRL przyznał dyplomy uznania ZG Aeroklubu PRL Tadeuszowi Wiktorowi z Aeroklubu Łódzkiego i Włodzisławowi Wojciechowi z Aeroklubu Kieleckiego.

Wszystkim odznaczonym i wyróżnionym serdecznie gratulujemy.

(17)



FILATELISTA nie jestem, znaczków nie zbieram. Lubie natomiast oglądać ciekawe zbiory, szczególnie o tematyce kosmicznej. Wydaje mi się jednak, iż suma 1 500 dolarów za kopertę tzw. „całostkę” ofrankowaną na Księżycu, była chyba zbyt zawyżona. Bądź co bądź jest to cena równa prawie eksportowemu Polskiemu Fiatowi, zgodnie z cennikiem banku PKO. Podobnego zdania było kierownictwo amerykańskiej NASA, które udzieliło surowej nagany panom Scottowi, Wordenowi i Irwinowi bohaterom wyprawy „Apollo-15” za handelek wspomnianymi „całostkami”. Może nikt by o tym nie mówił głośno, gdyby chodziło o jedną kopertę z poczty księży-

cowej. Ale kopert było 400 (słownie — czterysta) czyli i sumka niebagatelna — ponad pół miliona dolarów. Przybłada trochę, w moich przynajmniej odczuciach, sława astronautów z „Apollo-15”, a kierownictwo NASA już zapowiedziało, że zastanowi się poważnie nad ich kandydaturą w przyszłych przedsięwzięciach kosmicznych. Służna wydaje się decyzja władz NASA zakazująca w przyszłości zabierania prywatnych przesyłek na Księżyc, gdy korzysta się ze służbowego statku, wyżywienia, pensji i — diet.

Dość jednak o astronautach — filatelistach. Doczekaliśmy się pięcasetnego sztucznego obiektu czyli satelity „Kosmos”. Jubileuszowy start nastąpił 19 lipca z terytorium ZSRR. W związku z tym niezwykle ciekawym faktem prasa na całym świecie podkreśla doniosłość dziesięciolecia wysiłku uczonych radzieckich, twórców programu „Kosmos”, jak i ogromu osiągnięć naukowych, które niezbędne są dla naszych ziemskich potrzeb.

Mniej więcej za miesiąc na orbicie okołoziemskiej umieszczony zostanie nowy amerykański obiekt kosmiczny przeznaczony do badań astronomicznych. Decyzją NASA obiekt z serii satelitów OAO (astronomiczne obserwatorium orbitalne) mieć będzie nazwę „Coppernicanus”, a więc imię naszego wielkiego astronoma Mikołaja Kopernika. Satelita pozostanie na orbicie około roku, a zatem w okresie międzynarodowych obchodów kopernikowskich. O fakcie tym powiadomił przedstawiciel prasy dr Edward David doradca naukowy prez. Nixona, podczas swego 5-dniowego pobytu w Polsce.

W związku z objęciem przez Indirę Gandhi funkcji ministra zagadnień kosmicznych Indii, zagraniczna prasa fachowa szeroko omawia aktualny stan i perspektywę badań kosmicznych w tym kraju. Wymienia się dziewięć ośrodków, a między innymi w Thumba, który utworzony został dzięki pomocy ONZ w 1963 roku: w Sriharikota działający

od roku ubiegłego (stąd wyrzucono pierwszą hinduską rakietę sondazową Rohini-RH-125); w Ooty, gdzie zbudowano radioteleskop o największej dotychczas antenie, umożliwiającej obserwację 500 radiożródeł pozagalaktycznych; w New Delhi gdzie mieści się ośrodek meteorologii satelitarnej. Interesujące jest na przykład zestawienie liczby startów rakiet sondazowych za lata 1963 — 1972 w ośrodku Thumba. Otóż łącznie wystartowały stąd 193 rakiety. Najwięcej było radzieckich „M-100” (66 sztuk), amerykańskich „Nike-Apache” (42 sztuki) i „Judy-Dart” (36 sztuk) oraz francuskich „Centaure-1” (10 sztuk).

Z innych nowości techniki raketowej i kosmonautyki wymienić trzeba oficjalne ogłoszenie przez NASA terminu startu stacji kosmicznej „Skylab” na 30 kwietnia 1973 roku. Trzyosobowa załoga (Ch. Conrad, P. Weitz i J. Kerwin) wystartuje 1 maja 1973 roku i przebywać ma na pokładzie stacji 28 dni.

P. E.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA

W ciągu zaledwie kilku lat zorganizowano w naszym kraju wojskowy sport spadochronowy. Jego założnikiem wyciwnym byli sportowcy, dla których wojsko stało się zawodem lub okresem przejściowym w ich życiu osobistym. Większość bowiem sprzed kilku lat i aktualnie startujących skoczków w barwach spadochroniarstwa wojskowego swoje pierwsze skoki wykonywało w aeroklubach regionalnych. Nim nałożyli mundury wojskowe, byli kiedyś sportowcami cywilnymi. Ten fakt należy ocenić jako słuszny i prawidłowy.

Wojsko stworzyło sportowcom spadochronowym możliwość jak najlepszej warunków treningu, oddało do ich dyspozycji najlepszych trenerów i postarało się także o wysokowyciwny sprzęt spadochronowy. Te wszystkie elementy sprawiły, iż dobrze zapowiadający się skoczkowie pod względem wypoczynkowym stosunkowo szybko osiągnęli wysoki poziom zawodniczy.

Wspomniany poziom stał się punktem wyjściowym dla rywalizujących zespołów spadochronowych poszczególnych Okręgów Wojskowych, Wojsk Lotniczych oraz Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju. Powołanie do życia sekcji spadochronowych w ramach Wojskowych Klubów Sportowych wzmogło jeszcze bardziej rywalizację sportową o prymat pierwszeństwa w Wojsku Polskim. Stąd też wojsko przywiązuje ogromną wagę nie tylko do zwycięstw indywidualnych na różnego rodzaju zawodach spadochronowych, ale głównie do sukcesów poszczególnych zespołów.

Każdorazowy udział ekipy Wojska Polskiego w zawodach o charakterze międzynarodowym, a także Spartakiadzie Armii Zaprzysiężonych podnosi autorytet i rangę wojskowego sportu spadochronowego. Jeszcze nie tak dawno nasi skoczkowie wojskowi zajęli pod niebem Francji dobre miejsca w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej.

Zapoczątkowane w 1962 roku Spadochronowe Mistrzostwa Wojska

Polskiego stały się imprezą bardzo pożyteczną ze względu na rywalizację poszczególnych zespołów zmuszającą do zdobycia tytułów mistrzowskich. Zawody te bowiem wpływają poprzez systematyczny trening na wzrost poziomu uczestniczących w nich skoczków.

To nie, że Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Ryszard Olszowy, Stefan Czerwinka, czy Stanisław Sidor byli kiedyś sportowcami cywilnymi. Aktualnie pełnią służbę w Wojsku Polskim, mają stopnie wojskowe i reprezentują na zewnątrz zarówno Wojsko Polskie jak i polski sport spadochronowy. Cieszymy się z tego dzisiaj podobnie jak dawniej, kiedy byli sportowcami cywilnymi. Ich warunki treningu w wojsku są dobre podobnie jak wyniki uzyskiwane na zawodach, w których startują z dużym powodzeniem.

Kilka lat upłynęło szybko i ani obejrzelśmy się jak obok spadochroniarzy cywilnych powstały silne zespoły skoczków wojskowych. Tych skoczków, których poziom nie mierzymy już skalą krajową lecz w kilku przypadkach — światową.

I oto tradycyjnie, tym razem już po raz jedenasty, spotkali się skoczkowie w mundurach wojskowych, aby wyłonić spośród siebie Spadochronowych Mistrzów Wojska Polskiego w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. Mistrzostwa te rozegrały w Warszawie w dniach od 25 czerwca do 2 lipca br. Na starcie stanęło 41 zawodników reprezentujących 5 zespołów, a mianowicie trzy okręgi wojskowe: Śląski, Warszawski i Pomorski, Wojska Lotnicze oraz Aeroklub PRL (poza konkursem).

Już na drugi dzień, po uroczystym otwarciu mistrzostw, zawodnicy przystąpili do rozgrywania skoków grupowych na celność lądowania. Były to skoki zarówno piękne pod względem widowiskowym jak i godne uznania jeśli chodzi o uzyskane wyniki sportowe. Każda bowiem pięcioosobowa drużyna wykonywała po cztery skoki. Najlepsze pod względem taktycznym i jednocześnie najcelniejsze lądowanie zaprezentowali skoczkowie Śląskiego Okręgu Woj-



Członkowie skoczni XI Spadochronowych Mistrzostw Wojska Polskiego: Od lewej: plut. Sylwester Jakubowski, st. sierż. Edward Ligocki oraz por. Władysław Koźmiński.

skiego w składzie: Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Ryszard Olszowy, Wiesław Lenczner i Władysław Koźmiński. Lądowali pewnie, jakby bez wysiłku, zdobywając sobie w klasyfikacji drużynowej dużą przewagę punktową nad innymi zespołami.

Na drugim miejscu uplasowała się drużyna Warszawskiego Okręgu Wojskowego, a na trzecim Wojsk Lotniczych.

Najlepsze lądowania w skokach grupowych, ale pod względem indywidualnym zaprezentowali dwaj sportowcy: Stefan Czerwinka i Edward Ligocki. Wszystkie ich skoki zakończyły się w celu. Obaj uzyskali jednakowe noty punktowe: 0,00 m.

Poza dwoma wspomnianymi skoczkami na wyróżnienie zasługują: Władysław Koźmiński, Jan Bober, Wiesław Szele, Ryszard Olszowy i Lesław Panaś. Za cztery lądowania otrzymali oni noty w granicach do 0,5 m.

W konkurencji tej spośród 100 wykonanych skoków aż 38 znalazło się w celu (ponad jedna trzecia), 41 w granicach od 0,01 do 0,99 m, natomiast 21 powyżej jednego metra. Rezultaty te świadczą o wysokim poziomie zawodniczym większości skoczków wojskowych uczestniczących w tegorocznych mistrzostwach.

W następnej konkurencji, w skokach indywidualnych z wysokości 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania również piękny sukces odniósł zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego. Właśnie trzy pierwsze miejsca po czterech wykonanych skokach zajęli zawodnicy tego bezsprzecznie najlepszego zespołu.

Zwyciężył Wiesław Lenczner uzyskując 0,08 m. Na drugim miejscu uplasował się Sylwester Jakubowski (0,14 m), a na trzecim Ryszard Olszowy (0,20 m). Ich wyniki po czterech skokach są więcej niż dobre. Rezultaty te stawiają wspomnianych zawodników w rzędzie najlepszych. Gdy dodam, że znaleźli się oni również w czołówce skoczków poprzedniej konkurencji, świadczy to dobitnie, że tak dobre wyniki nie są przypadkowe, że w skokach na celność lądowania uzyskali oni już wysoki poziom zawodniczy.

W klasyfikacji drużynowej ponownie pierwsze miejsce zajął zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego, przed Warszawskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym. Ogółem w konkurencji tej na 164

wykonane skoki blisko jedna trzecia (dokładnie 48) to skoki, które otrzymały najwyższą ocenę za lądowanie (0,00 m).

W następnej kolejności, ze względu na sprzyjające warunki atmosferyczne, przeprowadzono akrobację spadochronową. Były to trzy skoki z wysokości 2000 m, w czasie których każdy skoczek wykonywał określoną regulaminem wiązaną figur akrobacji spadochronowej.

W konkurencji tej dwa najlepsze rezultaty uzyskali skoczkowie Aeroklubu PRL startujący poza konkursem: Janusz Mac (25,5 s) i Henryk Rozwadowski (25,9 s). Zawodnik z trzecim czasem w akrobacji spadochronowej Sylwester Jakubowski został zwycięzcą konkurencji. Otrzymał on noty: 8,3 s, 8,8 s i 9,7 s (26,8 s). Drugie miejsce zajął Józef Łuszczki (26,8 s), a trzecie Kazimierz Skowron (27,1 s).

Wielokrotny mistrz Polski Ligocki do trzeciego skoku w akrobacji spadochronowej wystartował nie w pełnej dysponowalności fizycznej. Ostatecznie skok ten zadecydował o jego czwartym miejscu w akrobacji i drugim w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw. Oto jego czasy: 7,8 s, 8,7 s, i 11 s (27,5 s).

W klasyfikacji drużynowej ponownie zwyciężył zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego przed Warszawskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym. Nieoficjalnie pierwsze miejsce zajęli skoczkowie Aeroklubu PRL. Ponieważ startowali poza konkursem, ich sukces należy tym bardziej odnotować, bowiem stanowili oni w większości zespół młody, ambitny i bardzo obiecujący.

W wyniku trzech rozegranych konkurencji Spadochronowym Mistrzem Wojska Polskiego został plut. Sylwester Jakubowski (2100 skoków). Tytuł wicemistrza wywalczył st. sierż. Edward Ligocki (2260 skoków). Na trzecim miejscu uplasował się por. Władysław Koźmiński (1999 skoków). Wszyscy trzej ze Śląskiego Okręgu Wojskowego. Nieoficjalnie najlepszym skoczkiem mistrzostw okazał się startujący poza konkursem Janusz Mac reprezentujący barwy Aeroklubu PRL. Wyprzedził on Sylwestra Jakubowskiego o 0,32 pkt.

Drużynowym Spadochronowym Mistrzem Wojska Polskiego został zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego w składzie: por. Wiesław Lenczner, por. Władysław Koźmiński, ppor. Wojciech Sołczyński, st. sierż.

XI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO WARSZAWA 25.VI-2.VII.1972 r.

Klasyfikacja indywidualna:

1. plut. Sylwester Jakubowski (SOW) — 13,44; 2. st. sierż. Edward Ligocki (SOW) — 14,74; 3. por. Władysław Koźmiński (SOW) — 14,87; 4. st. kpr. Stanisław Sidor (WL) 15,21; 5. st. kpr. Kazimierz Skowron (WOW) — 15,32; 6. por. Wiesław Lenczner (SOW) — 15,33; 7. plut. Ryszard Olszowy (SOW) — 17,23; 8. sierż. Edward Burakowski (WOW) — 18,36; 9. st. kpr. Lesław Panaś (WOW) — 18,97; 10. st. kpr. Andrzej Nawracaj (WOW) — 19,9. Poza konkursem skoczkowie Aeroklubu PRL: 1. (1) Janusz Mac — 13,12; 2. (3) Wiesław Szele — 15,03; 3. (11) Jan Bober — 18,30; 4. (14) Jan Kulis — 20,48; 5. (16) Henryk Rozwadowski — 20,57; 6. (27) Jacek Hatoń — 21,32.

Klasyfikacja drużynowa:

1. Śląski Okręg Wojskowy (SOW) 73,94; 2. Warszawski Okręg Wojskowy (WOW) 97,02; 3. Wojska Lotnicze (WL) — 167,6. Poza konkursem 1. (2) Aeroklub PRL — 89,95.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO 1962-1972

1. 1962 Kraków
2. 1963 Kraków
3. 1964 Kraków
4. 1965 Inowrocław
5. 1966 Wrocław
6. 1967 Wrocław
7. 1968 Wrocław
8. 1969 Kraków
9. 1970 Zamosć
10. 1971 Olsztyn
11. 1972 Warszawa

plut. Franciszek Szuberla
sierż. Jan Kulis
kpr. Edward Ligocki
plut. Jan Cieniak
kpr. Jan Kulis
sierż. Edward Ligocki
sierż. Edward Ligocki
sierż. Edward Ligocki
st. kpr. Sylwester Jakubowski
plut. Sylwester Jakubowski

POLSKIEGO

Edward Ligocki, plut. Sylwester Jakubowski i plut. Ryszard Olszowy.

Ostatnią próbą sprawności mistrzostw był tak zwany wielobój desantowy. Składał się on z czterech konkurencji: skoku na celność lądowania, marszobiegu o długości 5 km w umundurowaniu polowym z bronią, strzelania z kbk AK oraz rzutu granatem o ciężarze 0,60 kg do celu oddalonego o 30 m. Te trudne i wymagające dużego wysiłku konkurencje odbywały się przy temperaturze dochodzącej do 29° C.

Mistrzem Wojska Polskiego w wieloboju desantowym został plut. Krystian Kaik z Warszawskiego Okręgu Wojskowego (22,32 pkt). Tegoroczny mistrz już trzykrotnie reprezentował barwy Warszawskiego Okręgu Wojskowego i trzykrotnie zajmował pierwsze miejsce. Pełni służbę w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Aktualnie ma na swym koncie spadochronowym ponad 1 200 skoków z samolotu.

Tytuł wicemistrza w wieloboju desantowym wywalczył st. sierż. Stanisław Barwik z Pomorskiego Okręgu Wojskowego (23,58 pkt), natomiast trzecie miejsce zdobył por. Władysław Koźmiński ze Śląskiego Okręgu Wojskowego (24,36 pkt.).

Drużynowym Mistrzem Wojska Polskiego w wieloboju desantowym został Warszawski Okręg Wojskowy, przed Śląskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym.

★ Spadochronowy Mistrz Wojska Polskiego na rok 1972 plut. Sylwester Jakubowski, w rozmowie z przedstawicielem naszej redakcji powiedział:

— „Z każdym rokiem widoczny jest coraz bardziej rozwój polskiego spadochroniarstwa zarówno cywilnego jak i wojskowego. Skoczkowie wojskowi w ostatnich latach uczynili duże postępy, tak w skokach na celność lądowania jak i w akrobacji spadochronowej. Poziom zawodniczy, szczególnie czołówki, tegorocznych mistrzostw Wojska Polskiego świadczą o tym najlepiej. Wydaje mi się, że wszyscy powinniśmy starać się o to, aby wszelkiego rodzaju zawody spadochronowe, bardzo widowiskowe, mogli oglądać ci, którzy tego zapragną, a szczególnie młodzież. Należałoby bardziej niż do tej pory zbliżyć młodzież do sportu spadochronowego, zainteresować ją zawodami i mistrzostwami. Osobiście uważam, że trzeba poczynić starania, aby po pierwszych udanych próbach wprowadzić sport spadochronowy na stadiony sportowe naszych małych i dużych miast. Ten problem postulowano już niejednokrotnie na łamach „Skrzydlatej Polski”. Jest on ciągle aktualny. Wydaje mi się, że zawody i mistrzostwa na stadionach sportowych zbliżą społeczeństwo, a szczególnie młodzież do spadochroniarstwa”.

Trener zwycięskiego zespołu Śląskiego Okręgu Wojskowego ppłk Józef Dwernicki powiedział nam:

— „Cieszę się z kolejnego, piętego już zwycięstwa drużynowego naszego zespołu. Sukcesu tego nie osiągnęliśmy ani łatwo ani też przypadkowo. Na tytuł drużynowego Spadochronowego Mistrza Wojska Polskiego zapracowaliśmy solidnie. Przygotowaliśmy się starannie do udziału w mistrzostwach, przy czym sam przebieg treningu wykazał nam pewne braki, które uzupełnialiśmy na bieżąco. Oczywiście, nie wszystko nam się tak powiedło jak chcieliśmy. Aktualnie mogę stwierdzić, iż drużyna nasza w celności lądowania osiągnęła poziom światowy, natomiast w akrobacji

mamy jeszcze pewne niedociągnięcia. W tym przypadku mam na myśli czystość wykonywania figur oraz skrócenie czasu przeznaczonego na akrobację. Jestem zadowolony z drużyny którą reprezentuję. Wspólnie ze st. sierż. Edwardem Ligockim uczyniliśmy wszystko, aby drużyna Śląskiego Okręgu Wojskowego uzyskała jak najlepsze wyniki. Tak się też stało. Zajęliśmy trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji „indywidualnej i pierwsze miejsca w klasyfikacji drużynowej”.

★ Oceniając tegoroczne Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego pod względem sportowym należy z uznaniem stwierdzić, iż poziom po-

szczególnych skoków, w porównaniu z rokiem ubiegłym, uległ wyraźnej poprawie. Szczególnie uwidoczniło się to w skokach na celność lądowania. Pod tym względem osiągnięto duży postęp. Co trzeci bowiem skok na celność na tegorocznych mistrzostwach Wojska Polskiego kończył się lądowaniem w środku koła. Akrobacja spadochronowa, jako trudniejsza w dopracowaniu szczegółów, potraktowana została także przez poszczególne zespoły na serio. I ten fakt należy odnotować pozytywnie, ponieważ blisko jedna trzecia skoków akrobacji spadochronowej zakończyła się dobrym czasem dla tych zawodników, a mianowicie poniżej 10 sekund.

Skoczkowie wojskowi uczynili duży postęp w konkurencjach spadochronowych. W mistrzostwach bardzo dobrze spisała się drużyna Aeroklubu PRL, która startując poza konkursem zaprezentowała wysoki poziom zawodniczy. Odmłodzona i psychicznie nastawiona na zwycięstwo rywalizowała bardzo ambitnie z drużynami wojskowymi. I z tej rywalizacji w punktacji nieoficjalnej odniosła duży sukces sportowy: zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej (Janusz Mac) i drugie miejsce w klasyfikacji drużynowej.

Rywalizację tę, jak stwierdzili sami skoczkowie wojskowi, bardzo sobie ceniliśmy.

TADEUSZ MALINOWSKI

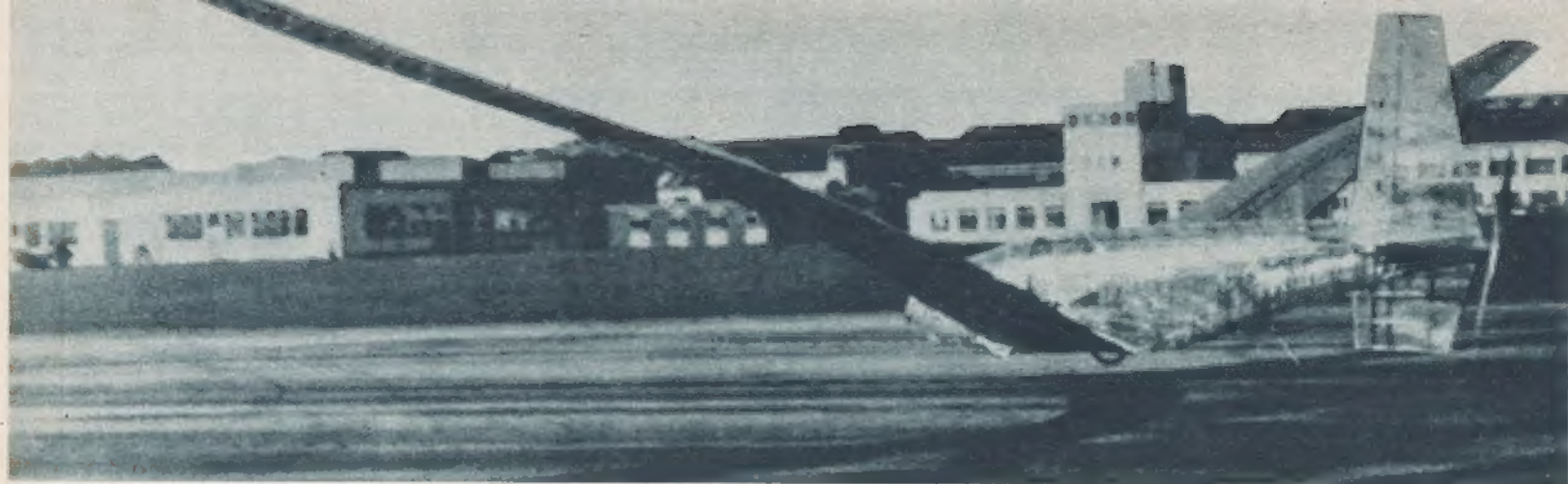


Zdjęcie: Z. Kadziewicz

Fragment uroczystości zakończenia XI Spadochronowych Mistrzostw Wojska Polskiego.

Zdjęcia: T. Malinowski (3)





SAMOLOTU DLA LUDZI - PTAKÓW WCIAŻ BRAK...

PIERWSZY lot w 1971 roku trwał sześć sekund. Pokonano odległość około 45 m na wysokości około 0,9 m. Dla uzyskania tych wyników poświęcono 10 tysięcy godzin pracy w ciągu czterech lat. Pracy oczywiście nie w godzinach służbowych, a w czasie wolnym. 45 Anglików entuzjastów lotu mięśniowego zrzeszonych w zespole Weybridge Man Powered Aircraft Group i dodajmy w większości pracowników BAC (British Aircraft Corporation) podjęło ambitne zadanie zbudowania statku powietrznego napędzanego zespołem śmigło-silnikowym, w którym funkcje silnika pełnią mięśnie nóg pilota-rowerzysty. Zachętą do pracy była (i jest w dalszym ciągu) ładna suma 10 tys. funtów tworząca nagrodę Henry Kremersa za wykonanie lotu mięśniowego na wysokości max. 6 m i dystansie 1/2 mili ang. tam i z powrotem z dwoma zakrętami (ósemka).

Mięśniolot zbudowano, jednak mimo ogromu pracy teoretycznej i

praktycznej spodziewanych rezultatów nie osiągnięto. Dlaczego? Stwierdzono, że niezbędne są dwa czynniki: wysokie kwalifikacje pilota i jednocześnie niezwykle tężyzna fizyczna. Jednym słowem — gdyby nasz kolarz Szurkowski miał zdolności pilotażowe Adama Zientka jest nadzieja na wykonanie dobrego lotu, ale i fakt ten nie gwarantowałby zdobycia nagrody.

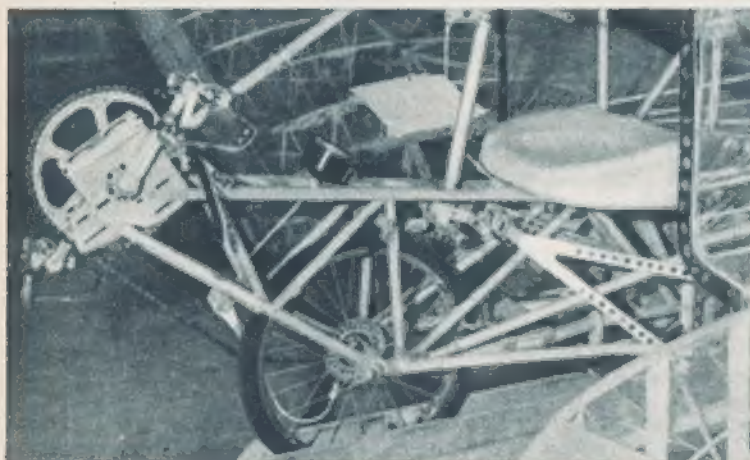
Szybowiec-mięśniolot zespołu z Weybridge ma niezwykle rozpiętą skrzydeł (36 m) i ciężar własny wynoszący zaledwie 58,8 kg. Ciężar całkowity z pilotem wynosi 126,8 kg. Przy pierwszym starcie zanotowano prędkość około 21 km/h. Napęd śmigła pchającego (o średnicy 2,1 m) stanowiła przekładnia uruchamiana nogami pilota. Konstrukcja płatowca częściowo balsa (żebra), częściowo z włókna szklanego (podłuznice, dźwigary) i duraluminium (okucia). Osobliwy jest układ dolnopłata. Przypuszczalnie konstrukto-

rzy pragnęli wykończyć efekt „poduszki powietrznej”, dzięki bardzo nisko położonym skrzydłom.

Twórcy mięśniolotu nie są oczywiście zadowoleni z dotychczasowych prób w locie. Mają jednak nadzieję, że trudności zostaną pokonane — być może trzeba będzie jeszcze coś zmienić w konstrukcji, ulepszyć i — nauczyć się latać.

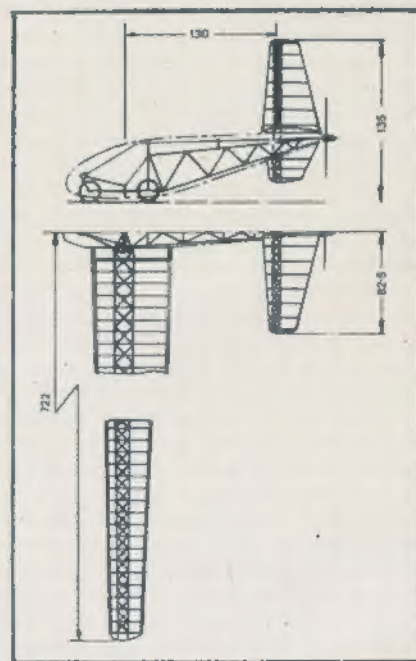
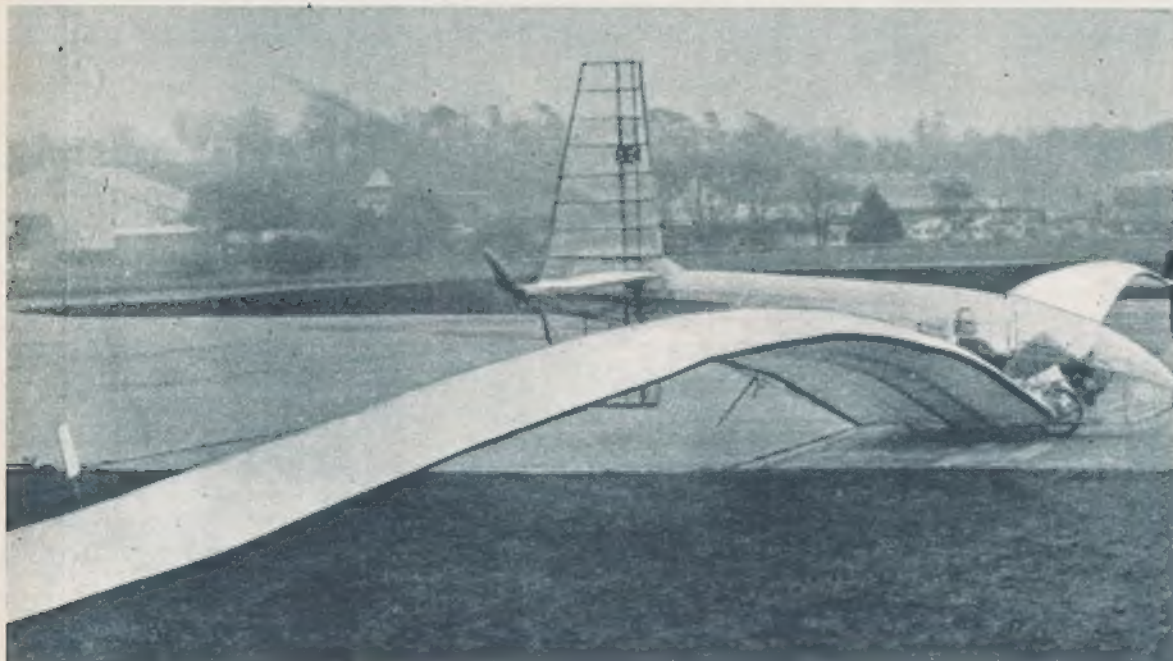
Marzenie o samolocie „dla każdego” czyli o takim statku powietrznym, który nie wymagałby kłopotliwej obsługi silnika, a nawet stosowania paliwa, w dalszym ciągu nie zostało zrealizowane. Czy mięśniolot spełni pokładane nadzieje, czy wreszcie ktoś zdobędzie nagrodę Kremersa — trudno przewidzieć. Jedno jest pewne: wysiłek licznych entuzjastów, konstruktorów czy uczonych na całym świecie a także nowe konstrukcje, przybliżają dzień, kiedy już będzie można mówić o sukcesie mięśniolotu.

P. E.



U dołu z lewej: Mięśniolot przygotowany do lotu. W kabinie widoczny jest pilot w pozycji półleżącej. Uwagę zwraca elastyczność skrzydeł, które w locie odchylają się ku górze. U dołu z prawej: Szkic mięśniolotu (wymiary w stopach angielskich).

Zdjęcia: Shell Aviation News



Pplk dypl.
EDWARD WÓJCIK

ROZPOZNANIE POWIETRZNE

HISTORIA bojowego zastosowania lotnictwa nie rozpoczęła się od bombardowania i walk powietrznych, lecz właśnie od rozpoznania powietrznego zwanego dawniej – lotniczym. Pomijając balony i sterowce, lotnictwo wojskowe robiło pierwsze kroki bojowe przez próby użycia samolotów do śledzenia przeciwnika (wojna włosko-turecka i wojna bałkańska 1911-1913 r.). W czasie pierwszej wojny światowej samolot rozpoznawczy miał już dość silną pozycję w lotnictwie. Osiągnąłszy prędkość do 180 km/h, pułap do 5000 m i długotrwałość lotu do 4 godzin dominował jako środek rozpoznania wojskowego.

W okresie międzywojennym i w czasie II wojny światowej rozpoznanie powietrzne zyskało rangę najważniejszego rodzaju rozpoznania wojskowego utrzymując ją do dzisiaj. Doniosła rola rozpoznania powietrznego w wojnie, bitwie i walce wynika z jego szczególnych właściwości, do których głównie można zaliczyć następujące: bardzo duży zasięg, krótki czas realizacji zadań, zdolność do obserwacji przeciwnika na dużych obszarach, dużą dokładność i możliwość przenoszenia wysiłku z jednego kierunku na kolejne w krótkim czasie.

Rozwój techniki lotniczej oraz wzrost ilościowy i jakościowy zadań rozpoznania powietrznego spowodowały konieczność podziału zarówno rozpoznania, jak i samolotów na określone rodzaje. Konieczność taką dyktowała też różna skala zainteresowań poszczególnych dowódców głębokością rozpoznania terenu (celów) przeciwnika. W wyniku tego obecnie rozpoznanie powietrzne dzieli się najczęściej na: strategiczne, operacyjne i taktyczne.

STRATEGICZNE-MIĘDZYKONTYNTENTALNE

Istniejące obecnie środki prowadzenia wojny jak również sposób jej przygotowania i prowadzenia wymagają, aby strategiczne rozpoznanie miało nieograniczoną zasięg w skali Ziemi. Biorąc po uwagę możliwości współczesnych środków strategicznego rozpoznania powietrznego, to mogą one dotrzeć do każdego punktu na Ziemi. Praktycznie w okresie wojny możliwości te może poważnie ograniczyć obrona powietrzna.

Przed rozpoznaniem strategicznym stoi jako główne zadanie wykrycie i rozpoznanie obiektów strategicznych położonych na głębokim zapleczu przeciwnika. Do nich należą: bazy pocisków balistycznych, bombowców strategicznych,



Samolot rozpoznawczy „Phantom” z wyposażeniem zwiadowczym znajdującym się w zasobniku podkadłubowym. Jest tam: radar bocznej obserwacji oraz aparatura fotograficzna do zdjęć pionowych i bocznych z różnych wysokości w dzień i w nocy.

ośrodki przemysłu zbrojeniowego, duże węzły komunikacyjne, bazy morskie itp.

Do prowadzenia rozpoznania strategicznego przeznaczone są samoloty wyposażone w zestawy lotniczych aparatów fotograficznych, rozpoznawcze stacje radiolokacyjne, urządzenia podczerwone i odbiorniki oraz namierniki rozpoznania radioelektronicznego. Duża głębokość tego rozpoznania stawia wysokie wymagania przed samolotami nie tylko w zakresie zasięgu, lecz również w odniesieniu do problemu pokonywania obrony powietrznej. Dlatego współczesne samoloty rozpoznania strategicznego osiągnęły prędkość około 3000 km/h i pułap ponad 30000 m. Są też przystosowane do lotów na małej wysokości.

OPERACYJNE – ŚREDNIEGO ZASIĘGU

Ten rodzaj rozpoznania jest ściśle związany z polem bitwy. Nacelowane jest ono na śledzenie przeciwnika i jego terenu w głębi operacyjnej i w strefie tyłów wojsk walczących na froncie. Strefa tyłów zwana jest też strefą administracyjną lub komunikacji. Stąd też ten rodzaj rozpoznania znany jest też pod nazwą „rozpoznanie strefy administracyjnej”.

W rozpoznaniu tym chodzi głównie o wykrycie i śledzenie odwodów przeciwnika w rejonach ześrodkowania i w marszu, broni raketowej średniego zasięgu, lotnisk, składów itp. Ten rodzaj rozpoznania prowadzi wersje rozpoznawcze taktycznych samolotów bombowych, taktycznych samolotów myśliwskich i myśliwsko-bombowych. Głębokość tego rozpoznania jest różnie określana w poszczególnych państwach co prawdopodobnie wynika z różnych poglądów na prowadzenie operacji i posiadanie samolotów o różnych możliwościach. W przypadku poglądów wielu państw zachodnich głębokość prowadzenia rozpoznania strefy administracyjnej wynosi 1000–1200 km od linii frontu.

Głównym sposobem prowadzenia tego rozpoznania jest rozpoznanie fotograficzne i radioelektroniczne. Mogą być też stosowane inne środki np. rozpoznania radiolokacyjnego i podczerwieni.

TAKTYCZNE – BLISKIEGO ZASIĘGU

Rozpoznanie prowadzi wersje rozpoznawcze lekkich taktycznych samolotów myśliwskich, myśliwsko-szturmowych i myśliwskich, jak również bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Głębokość tego rozpoznania wynosi kilkaset kilometrów. W przypadku poglądów zachodnich

jest ona określana głębokością strefy działań bojowych, która wynosi 250-350 km.

Chociaż samoloty rozpoznania taktycznego są również wyposażone w różne urządzenia rozpoznawcze, to jednak duża ruchliwość celów i dynamiczna zmienność sytuacji na polu walki powodują, że obserwacja wzrokowa odgrywa w tym rozpoznaniu bardzo istotną rolę. Obserwacji wzrokowej z samolotów i przekazywanie jej wyników natychmiast przez radio, w wielu przypadkach nie może zastąpić dotychczas żaden inny sposób rozpoznania.

Obrazem, który obserwuje rozpoznawcę taktyczne jest niezwykle żywe pole walki, z całą gamą techniki bojowej przeciwnika, oraz jego siła żywa. Ponadto, ważne jest też rozpoznanie terenu, środków zaopatrzenia i systemu komunikacji. Szczególnym elementem składowym rozpoznania taktycznego jest nadzorowanie pola walki.

NADZOROWANIE POLA WALKI

Jest ono realizowane przez wszystkie środki rozpoznania wojskowego, w tym również przez lotnicze, a wśród nich głównie przez śmigłowce. Chodzi o to, że w strefie bezpośrednio przylegającej do linii frontu, zmienność sytuacji jest najbardziej dynamiczna i zachodzi konieczność ciągłego śledzenia wszystkich poczyną przeciwnika. Wszystko co dzieje się blisko linii frontu po stronie przeciwnika jest ważne i może mieć decydujący wpływ na przebieg walki pododdziałów i oddziałów.

Szczególne usługi w nadzorowaniu pola walki oddają śmigłowce obserwacyjne i rozpoznawcze. Są to latające punkty i posterunki obserwacyjne, które znad własnego terenu zapewniają wgląd w ugrupowanie przeciwnika.

Oprócz śmigłowców do nadzorowania pola walki są też wykorzystywane w coraz większym zakresie małe bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Szczególnie te, które są wyposażone w urządzenia telewizyjne, poważnie zwiększają efektywność nadzorowania.

Uogólniając – współczesne rozpoznanie powietrzne obarczone jest bardzo wieloma złożonymi zadaniami. Warunkuje ono zasadniczo możliwości wykonania celnych uderzeń rakietowo-lotniczych, operacji powietrzno-desantowych, morskich i lądowych. W miarę wzrostu ilości zadań rozpoznania powietrznego i narastających trudności ich wykonania doskonalone są środki jego realizacji oraz powstają nowe, coraz bardziej nowoczesne.

CHARAKTERYSTYKI BOJOWE SAMOLOTÓW ROZPOZNAWCZYCH

Lp.	Rodzaj samolotów	Prędkość km/h	Pułap (km)	Zasięg (km)	Wyposażenie rozpoznawcze	Uwagi
1.	Samolot rozpoznania strategicznego	do 3000	22-30	6000-30000	1-8 aparatów foto i urządzenia rozpoznania radioelektronicznego.	Samoloty: SR-71 i U-2
2.	Samolot rozpoznania operacyjnego i taktycznego	1100-2400	14-21	2200-4500	2-6 aparatów foto, urządzenia radiolokacyjne, podczerwone i rozpoznania radioelektronicznego	Np. samoloty: „Mirage-III R”, RF-104, RF-4, Fiat G-91
3.	Samolot nadzorowania pola walki	400	7300	1600	2 aparaty foto, radar bocznej obserwacji, urządzenie rozpoznawcze na podczerwień	Samolot „Mohawk” OV-1 w wersji A, B, C.

DALEKO, bo kilkanaście tysięcy kilometrów od Polski, na drugiej półkuli jest kraj mający te same barwy w narodowej fladze i ten sam symbol państwowy — orla. Różnica polega tylko na tym, że kolor czerwony jest ponad białym, odwrotnie niż u nas. Państwo to jest położone po obu stronach równika, na 13 667 wulkanicznych i górzystych wyspach. Powierzchnia ok. 1 900 000 km kw. jest zamieszkała przez ok. 120 milionów osób. Kraj jest zasobny w wielkie bogactwa mineralne, podstawą upraw rolnych jest ryż, zbierany 2 do 3 razy w roku, zaś wielkie lasy i gęste dżungle pokrywają ponad połowę jego powierzchni. Krajem tym jest Indonezja.

Wielojęzyczna ludność Indonezji przez blisko 350 lat znosiła panowanie Portugalczyków, Hiszpanów, Anglików, Japończyków i przede wszystkim Holendrów, którzy opuścili ostatnią wyspę, Irian Zachodni, dopiero w 1963 r. pomimo tego, że niepodległość Indonezji została proklamowana 17 sierpnia 1945 r.

Obdarzone dużą prężnością, energią i ambicją młode państwo Indonezja musiała oczywiście przede wszystkim zwrócić uwagę na ogromne zaplecze w zagospodarowaniu kraju spowodowane przez kilkusetletnie kolonialne rządy Holendrów. Niemal całkowity brak jakiegokolwiek przemysłu musiał być nadrobiony w jak najszybszym tempie. W ramach tych zadań znalazło się miejsce również na przemysł lotniczy.

Wychowane na poematach Ramajany i Mahabharaty ludy Indonezji od dawna kultywowały marzenia o lataniu. Gatot, Katja, Hanuman, Rawana i inni, to bohaterowie tych poematów, obdarzeni zdolnością latania. Chyba żaden kraj nie posiada tak wielu mitów związanych z lataniem.

Latanie odpowiada temperamentowi ludów Indonezji i jest niezbędną koniecznością w obecnych czasach, w których dobra, szybka komunikacja pomiędzy niezliczonymi wyspami jest podstawą dobrej koordynacji zarządzania.

W pierwszych latach ubiegłego dziesięciolecia został nawiązany kontakt pomiędzy władzami indonezyjskimi i polskim przemysłem lotniczym. Entuzjasta lotnictwa Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo był inicjatorem budowy i uruchomienia zakładu produkującego małe samoloty szkoleniowe. Mając już na swoim koncie przeróbkę i oryginalne własne konstrukcje jak „Si-kumbang” (trzmiel), „Kunang-kunang” (świeciłnik), „Belalang” (pasikonik) oraz dwa typy wiroplątów i rozumiejąc, że zadaniem przemysłu lotniczego jest jednak przede wszystkim produkcja samolotów, Commodore Nurtanio nawiązał bezpośredni kontakt z WSK-Okęcie w Warszawie. W wyniku rozmów podpisano kontrakt na budowę i uruchomienie zakładu produkującego samoloty PZL-104 „Wilga” według polskiej licencji. Kontrakt obejmował również częściowe wyposażenie zakładu oraz szkolenie załogi.

Zakład lotniczy LIP Nurtanio w Bandungu jest położony w pięknej kotlinie górskiej na wysokości ok. 750 m ponad poziomem morza. Klimat jest tutaj znacznie łatwiejszy do zniesienia dla Europejczyka niż np. bardzo trudny klimat Dżakarty. Wieczne gorące lato, piękna okolica, grzeczni,



Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo — założyciel zakładu LIP Nurtanio. Przyjaciel Polski. Zginął śmiercią lotnika w 1966 r.



Marszałek Sugito — długoletni dyrektor zakładu LIP Nurtanio (od 1967 r.).



Szef Produkcji plk Sutardjo.

Mgr inż. JAN STASZEK
Korespondencja własna
z Indonezji

„GELATIK”

„Wilga”

z drugiej
półkuli

mili ludzie i otoczenie gór z wulkanem Tangkubanprahu na horyzoncie powodują, że życie tutaj jest naprawdę przyjemne.

Po pierwszym okresie budowy i wyposażenia zakładu oraz szkolenia kadr przyszedł okres konkretnej produkcji, rozwijanej stopniowo z dużym uporem i konsekwencją przez świeżo wyszkoloną kadrę. Wyniki nie kazały na siebie długo czekać i pierwsze samoloty PZL „Gelatik” zmontowane z części polskich pojawiły się bardzo szybko.

Rozwój zakładu miał swoje ciężkie chwile. W 1966 r. zginął śmiercią lotnika Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo przy oblatywaniu samolotu „Super-Aero”. Ten lubiany przez całą załogę i ceniony przez władze organizator i dowódca padł ofiarą własnej pasji do latania, bez której nie umiał żyć i przez którą zginął. W uznaniu jego zasług, zakład przez niego założony otrzymał nazwę LIP Nurtanio (Lembaga Industri Penerangan Nurtanio). Jednocześnie zapotrzebowanie na pewną liczbę oficerów do władz naczelnych spowodowało, że odpowiednia grupa wysoko wykwalifikowanych pracowników LIP Nurtanio odeszła do Dżakarty.

Zakład cieszy się poparciem władz zwierzchnich, a w pierwszym rzędzie Szefa Marszałka Suwoto, dla którego LIP Nurtanio jest oczkiem w głowie. Drugim z kolei jest Marszałek Suriono Hardjosubroto, bezpośredni opiekun zakładu, który był zresztą dyrektorem zakładu po śmierci Commodore Nurtanio.

Kierownictwo zakładu objął potem obecny dyrektor zakładu Marszałek Sugito. Pod jego sprężystym, pełnym rozumnych kompromisów działaniem zakład przeszedł etap stopniowej eliminacji importu części z Polski oraz przejścia na produkcję seryjną. Równocześnie jednak nie zaniedbywano rozwijania własnej inicjatywy twórczej w kierunku przystosowania „Gelatika” do zadań rolniczych oraz wykorzystania posiadanej kadry do innych ubocznych zadań.

Rolniczy „Gelatik” przy pracy.



Montaż statecznika poziomego „Gelatika”.



Widok ogólny zakładu LIP Nurtanio w Bandungu. Z lewej strony w górę — wulkan Tangkubanprahu.





Główny inżynier zakładu mjr inż. Daniel Suprpto.



Kierownik Biura Konstrukcyjnego kpt. inż. Burhan.



Kierownik Biura Technologicznego kpt. inż. Tanaya.



Kierownik Wydziału Narzędziowni i Główny Mechanik Zakładu kpt. inż. Hias Pagie.



Dwudziesty trzeci egzemplarz samolotu PZL „Gelatik” w locie.

Szefem Produkcji jest plk Sutardjo i jego zastępcą jest prawidłowe ustawienie planowania i organizacji pracy na wydziałach produkcyjnych. To wcale nietatwe zadanie, wymagające wiele energii przy wprowadzaniu w życie, zostało spełnione i zakład obecnie wykonuje drugą serię samolotów w której udział części wykonywanych wyłącznie w LIP Nurtanio przekracza 90 proc.

Zadanie przygotowania dokumentacji konstrukcyjnej, opracowania ulepszeń konstrukcyjnych i własnych pomysłów oraz opracowania technologii wraz z zabezpieczeniem wykonania oprzyrządowania i prawidłowego funkcjonowania zakładu spoczywa na barkach mjr. inż. Suprpto. Należy podkreślić, że pod kierownictwem mjr. Suprpto przeprowadzono również budowę, adaptację i wyposażenie całego zakładu LIP Nurtanio.

Osobną wzmiankę należy się tutaj kpt. inż. Burhanowi i kpt. inż. Tanayi, którzy prowadząc odpowiednio Biura — Konstrukcyjne i Technologiczne — położyli trwale podstawy pod obecny i przyszły rozwój zakładu. Sądzę, że zadania te zostały w pełni wykonane z powodzeniem dzięki solidności, dokładności w pracy i energii kpt. Hiasa Pagie, który był i jest odpowiedzialny za realizację inwestycji i zabezpieczenie wykonania przyrządów, narzędzi, wzorców i innych pomocy fabrykacyjnych.

Eksport polskiej myśli technicznej dał na tym terenie bardzo dobre wyniki. „Gelatik” przystosowany do zadań rolniczych przez grupę konstruktorów indonezyjskich wykazał się znacznie lepszymi wynikami niż szwajcarskie „Pilatusy” używane przez CIBA. Samodzielne konstrukcje urządzeń rolniczych do opryskiwania adaptujące „Micronalry” oraz urządzenie do rozlewania nasion w lasach dały podczas prób tak dobre wyniki, że obecnie przeprowadzane są szersze próby wykonywane przez kilka samolotów na Sulawezie. Fakt ten wydaje jak najlepsze świadectwo inicjatywie i pomysłowości zarówno konstruktorów jak i technologów oraz wykonawców.

Zakład obecnie dysponuje pełnym wyposażeniem do produkcji małych samolotów i wykonuje drugą ich serię z wyprodukowanych przez siebie części. Poziom wykonania jest dobry, czego dowodem jest wynik próby statycznej, wyższej o 6 proc. od wyników uzyskanych w Polsce. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe z kontrolą rentgenowską włącznie oraz sumiennosc pracowników zapewniają dobre wyniki.

O załodze zakładu można śmiało powiedzieć, że jest wśród niej wielu pracowników nie gorszych niż w WSK Okęcie, chociaż średnia wydajność pracy jest niższa. Jest to oczywiście zrozumiałe w warunkach klimatu tropikalnego i konieczności nabrania większego doświadczenia.

Jest dla nas rzeczą miłą, że LIP Nurtanio wciąż zachowuje stosunki z WSK-Okęcie. Dostawy ma-

teriałów i pomoc grupy polskich specjalistów są utrzymywane do chwili obecnej, chociaż zakład obchodził w grudniu ub. r. dziesięciolecie swego istnienia. Liczebność naszych doradców nie maleje, a zmienia się tylko zakres ich pracy w miarę opanowania, nie tylko technicznej ale i organizacyjnej oraz ekonomicznej strony rozwoju zakładu. Nie zmieniają się również ciepłe stosunki wzajemne, a współpraca zacieśnia się, przy pełni obustronnego zrozumienia.

Nie sposób wymienić wszystkich polskich specjalistów, którzy pracowali w LIP Nurtanio, ale nazwiska inż. inż. Swidzińskiego, Rachmielowskiego, Drozdowskiego, Sosnowskiego, Kownackiego, Jędrzejewskiego czy np. Bełkowskiego, Kucharskiego lub mgra Sobczaka utrwaliły się głęboko w pamięci pracowników zakładu. W olbrzymiej większości opinia o pracy polskich specjalistów jest bardzo dodatnia i chwile pożegnania odjeżdżających do Polski zawsze były nacechowane szczerą, wzajemną sympatią i żalem, zarówno ze strony indonezyjskiej, jak też i polskich doradców. Należy tu wspomnieć o p. Janie Giedwidiu, polskim radcy handlowym w Dżakarcie, który współpracował ze stroną indonezyjską w bardzo trudnych nieraz okresach od początku budowy LIP Nurtanio. Jego nazwisko jest bardzo pozytywnie zapisane w pamięci personelu kierowniczego zakładu.

Już teraz przyjeżdżają do LIP Nurtanio wyieczki i delegacje z wielu instytucji i zakładów, aby znaleźć pomoc i uczyć się nowoczesnej organizacji i techniki. Liczni studenci, szczególnie z lotniczego wydziału ITB (Instytut Technologii w Bandungu), są częstymi gośćmi zakładu, gdzie zdobywają praktykę i doświadczenie oraz pomoc w studiach.

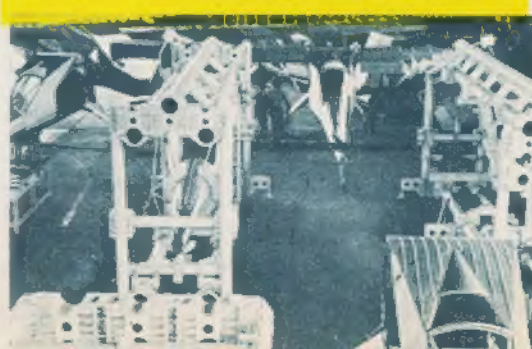
Znana teoria o niesieniu postępu technicznego przez przemysł lotniczy znajduje tutaj jak najlepsze potwierdzenie.

Pożądane byłoby zaproszenie kierownictwa LIP Nurtanio przez polski przemysł lotniczy. Poznanie zakresu naszych aktualnych możliwości pozwoliłoby na wypracowanie prawidłowych dróg dalszego rozwoju tego zakładu i koncepcji jego wykorzystania.

W biurze konstrukcyjnym zakładu.



Fragment hali montażowej samolotów „Gelatik”.





POCZTÓWKA Z HONG KONGU

Stosunkowo niedawno w Hong-Kongu powstało towarzystwo przewoźne dysponujące śmigłowcami. Ułatwia ono przewóz pasażerów z centrum miasta do lotniska, ponadto służy turystom, chętnym do obejrzenia miasta z „lotu ptaka”. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy towarzystwo „Hong-Kong Air” przewiozło 4 000 pasażerów. Dysponuje ono czterema 14-miejscowymi dwusilnikowymi, turbiniowymi śmigłowcami Bell-212. Pierwsze loty w roku ubiegłym rozpoczynano wykorzystując dwa śmigłowce francuskie „Alouette-III”.

Na zdjęciach obok — fragmenty z działalności linii śmigłowej w Hong-Kongu. Uwagę zwraca wyposażenie wszystkich śmigłowców w pływaki, co jest niezbędne ze względu na loty, które w większości odbywają się nad morzem.

Zdjęcia: Shell Aviation News



SANATORIA W KOSMOSIE

Od kiedy astronautyka przestała być fantazją, fachowcy z różnych dziedzin snują konkretne plany wykorzystania po swojej linii nowych możliwości związanych z opanowaniem środowiska przed tym niedostępnym, jak również z przebywaniem człowieka w warunkach szczególnych, nie występujących na Ziemi.

Z tych kuszących perspektyw pragnie skorzystać także medycyna. Nie chodzi wyłącznie o prowadzone już wieloletnie badania bioastronautyczne, zresztą nieodwołalne dla rozwoju samej astronautyki. Procz owocnego wkładu w ułatwienie człowiekowi pozaziemskich podróży — lekarze chcą wyciągnąć bezpośrednie korzyści przez wzbogacenie lecznictwa o nowe, dotąd nieosiągalne metody. Stąd plany budowy sanatoriów na orbicie okołoziemskiej.

Czynnikami odróżniającymi takie zakłady od obecnych — jest nieważkość oraz niedowaga, ewentualnie także nadwaga, jeśli i ona okaże się skuteczną w zwalczaniu jakichś niedomagań. Ogólna tendencja przypomina postępowanie stosowane od dawna: miejscowości o klimacie pomocnym w leczeniu danego rodzaju chorób wykorzystuje się jako uzdrowiska. Przykładem — sanatoria przeciwgruźlicze, nieraz normalne szpitale (z własnym oddziałem chirurgicznym) usytuowane w górach celem wyzyskania zmniejszonego ciśnienia atmosfery korzystnego w leczeniu gruźlicy płuc.

Trudno przesadzić zakres chorób, jakie zostaną objęte kuracją zmniejszonego lub anuluwanego ciężaru ciała. Mówi się głównie o schorzeniach serca i krążenia. Te sprawy zostaną zbadane na takich stacjach orbitalnych jak „Salut” i „Skylab”. Nie wzbijając się w medyczną stronę zagadnienia — warto pomyśleć jak będzie wyglądało techniczne rozwiązanie problemu.

Rozmiary obiektu, na tyle duże aby go nazwać latającym sanatorium, nie odstraszały projektantów. Do końca stulecia zamierza się zacząć instalować rozmaite orbitalne laboratoria i obserwatoria o masie tysięcy ton — co, zważywszy lekkość tego typu konstrukcji, odpowiada objętości wielopiętrowego gmachu. Trudności zaczynają się od przysposobienia stacji do celów leczniczych. Wypadnie wykorzystać dostępność regulowania poczuć ciężaru w pomieszczeniach wewnętrznych. Pod tym względem brak analogii z zakładami budowanymi na Ziemi, gdzie nie można zonglować parametrami klimatycznymi według dorywczych, a nieraz krótkotrwałych wymagań. Tutaj natomiast da się z minuty na minutę zmieniać odczuwanie własnego ciężaru przez pacjenta.

Jeśli stacja kosmiczna wprawdzie w ruch wirowy — siła odśrodkowa spowoduje najwydatniejsze sztuczne ciążenie na obręczach. Będzie ono miało ku środkowi, osiągając znikomą wartość w pomieszczeniach centralnych. Można przypuszczać, że takiemu sanatorium nada się kształt zbliżony do kuli, dysku lub cygara. W pierwszym wypadku kierunek obrotu jest obojętny: w dwóch pozostałych wyznaczy go podłużna oś obiektu. Przy każdym innym, asymetrycznym kształcie stacji — ten sam efekt niejednakowego poczuć ciężaru w różnych jej sektorach jest nieunikniony.

Można sobie także wyobrazić stację w postaci walca podzielonego na pierścienie wprawiane w ruch z różnymi prędkościami. Tak czy inaczej, latające sanatorium pozwoli wypróbować lecznieze oddziaływanie rozmaitych wartości poczuć ciężaru i dozwolące pacjentom. Na receptach polewają się wskazania lekarskie opiewające w ulamkach g — jednostki grawitacyjnej.

Dodatkowym, bardzo istotnym problemem, będzie opracowanie metod ułatwiających znoszenie dużych przyspieszeń startowych osobom dalekim od kondycji wymaganej do zawodu kosmonauty. Wśród personelu latających sanatoriów winny się znaleźć stawy medyczne, a więc ludzie starsi, czy nawet starzy — nie mówiąc o samych kuracuszach, przeważnie chorujących na serce.

ANDRZEJ TREPKA

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

MISTRZOSTWA ARGENTYNY W KŁĘBACH KURZU

51 zawodników walczyło o tytuł mistrza Argentyny w Santa Rosa w styczniu br. Skutkiem długotrwałej posuchy każdy start wznosił w powietrze gęste tłumy pyłu, ograniczające widzialność. Po 8 konkurencjach mistrzem Argentyny został Roberto Rizzi na szybowcu „Cirrus”. Na 4 miejscu uplasował się Alberto Araoz na polskim szybowcu „Foka”.

U GRANIC STRATOSFERY

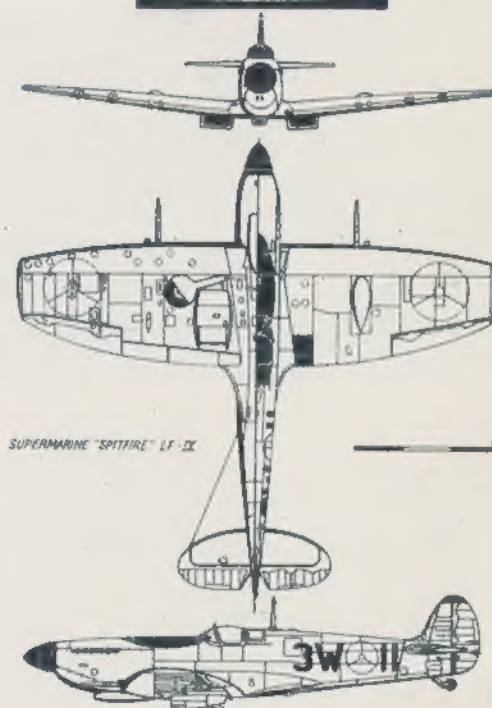
Liczące sobie 12 lat rekordy W. Brytanii wysokości przewyższenia zostały poprawione o 3,5 tys. metrów w chmurach burzowych nad Oxfordshire, w dniu 9 maja br. Nowym rekordzistą jest Mike Field, a rekordowym szybowcem — stary „Skylark-4”. Uzyskana wysokość absolutna wyniosła 12 900 m, a przewyższenie niewiele mniej, bo 12 327 m. 4 i 1/2-godzinny lot obfitował w zwykłe atrakcje burzowe — deszcz, grad, turbulencje i oblodzenie szybowca. Natomiast wznoszenia były stosunkowo łagodne — maksymalne 3-6 m/s, średnio do 4 m/s. Gdy szybowiec opuszczał wierzchołek chmury, Field w oblodzonej z zewnątrz i wewnątrz kabiny długo jeszcze kontynuował lot na ślepo w pełnym blasku słońca i kryształowo czystym powietrzu. Lądował z zupełnie wyczerpanym zapasem tlenu.

KOLIZJE W POWIETRZU

Podczas tegorocznych mistrzostw szybowcowych Danil w Arnborg doszło do zderzenia szybowców Ka-8 i „Mucha Standard”. Zderzenie miało miejsce na wysokości 1 200 m podczas krążenia. Pilot „Muchy”, która okazała się niezdadna do dalszego lotu, wyskoczył szczęśliwie ze spadochronem. Pilot Ka-8, mimo uszkodzeń obu skrzydeł i kadłuba, zdołał pomyślnie wylądować.

Szczęśliwy przebieg miała również kolizja dwóch szybowców podczas mistrzostw Bawarii w miejscowości Schweinfurt, na początku czerwca br. Na wysokości 1 100 m zderzyły się ze sobą krążące w jednym kierunku szybowce „Libelle” i ASW-15. Przy tym „Libelle” straciła połowę usterzenia wysokości, natomiast ASW-15 zgubił osłonę kabiny i doznał znacznego uszkodzenia na krawędzi natarcia skrzydła. Mimo uszkodzeń, obu pilotom udało się pomyślnie wylądować.

LAMUS
samolotów



SUPERMARINE „SPITFIRE” — LF IX

Vickers Supermarine „Spitfire” Mk. IX, to jednomiejscowy brytyjski samolot myśliwski z lat II wojny światowej. Zbudowano 3 733 samolotów tej wersji. W akcji bojowej od 1942 r. Używany m. in. przez lotników W. Brytanii, Polski (ok. 150 maszyn), Australii, Kanady, N. Zelandii, Holandii i ZSRR (1 183 samolotów). Po wojnie był używany w 13 krajach (m. in. w CSRS — 76 samolotów). Wersje — normalna i LF z uciętymi końcówkami skrzydeł (na rysunku). Uzbrojenie: 2 działka 20 mm i 4 k. masz. 7,7 mm (lub 2 — 12,7 mm) albo 4 działka 20 mm.

Rozpiętość — 11,2 (8,8) m, długość — 6,4 m, wysokość — 3,85 m. Ciężar własny — 2 555 kg, całkowity max. — 4 300 kg. Prędkość max. — 656 km/h (na 7 500 m), wznoszenie — 1 700 m/min, pułap — 13 100 m, zasięg — 760 do 1 550 km. Silnik RR „Merlin-61” o mocy 1 562 KM.



Stanisław Bastora z Aeroklubu Jeleniogórskiego (zajął V miejsce).

jest jeszcze mała a to ze względu na znikomą ilość aparatów fabrycznych znajdujących się w handlu, a przecież nie każdy młody modelarz może zbudować samodzielnie aparaturę do zdalnego sterowania modeli stąd mała ilość startujących i wyniki daleko odbiegające od czołówki modelarzy-seniorów.

Zawodnicy Aeroklubu Jeleniogórskiego posiadali aparaty własnej produkcji, które nieraz zawodziły. Mimo tego 5 reprezentantów Jeleniej Góry sklasyfikowano w pierwszej dziesiątce zawodników w ogólnej punktacji, co jest dużym sukcesem, biorąc pod uwagę fakt, że aktualnie sekcja modelarska zajmująca się radiosterowaniem ma jeszcze mało doświadczenia, posiada tylko jedną aparaturę fabryczną „Pilot”, a to niestety nie zaspokaja potrzeb modelarzy chcących startować także w klasie otwartej. Najlepszymi zawodnikami Aeroklubu Jeleniogórskiego na tych zawodach okazali się Leszek Gański, Jacek Chmielewski i Stanisław Bastora, którzy sklasyfikowani zostali w pierwszej piątce w ogólnej punktacji.

Wszyscy zawodnicy posiadali numery startowe oraz oznakowania zgodne z obowiązującymi w chwili obecnej przepisami i regulaminem sportowym FAI. Po kilkugodzinnej emocyjnej sportowej najlepszym zawodnikiem w kategorii seniorów w klasie standard okazał się Stefan Różycki z Aeroklubu Wrocławskiego, który posiadał dobry model i duże doświadczenie pilotażu w lotach na zbożu, a model sterował aparaturą dwukanałową typu „Pilot”.

W klasie otwartej po raz drugi w tym roku na zbożu w Jezowie i zwycięstwo odniósł Wiesław Czajor reprezentujący Aeroklub Bydgoski, który wyprzedził kamunistę z szachem.

sala, nikt nie używał parasoli, lecz zimny północno-zachodni wiatr mniej wytrzymałych zmusił do korzystania ze schronienia za hangarem.

Mniej doświadczeni zawodnicy nie mogli sobie poradzić z pilotem modeli, gdyż boczny wiatr, silna turbulencja i duszenie wyraźnie utrudniały pilotaż. Kilku zawodników w pierwszej kolejce lotów poważnie uszkodziło swoje modele. Mimo tak ciężkich warunków bardzo dużo zawodników zdobyło czas lotów zbliżone do maksymalnych tj. około 380 s. Większość modelarzy posiadała aparaty fabryczne produkcji radzieckiej typu „Pilot”, które w pełni zdały na tych zawodach egzamin nie przynosząc zawodnikom rozczarowań.

Poziom zawodów bardzo wysoki jedynie w kategorii juniorów poziom i frekwencja zawodników



Jacek Chmielewski przygotowuje model do startu.



Teofil Sikora z Aeroklubu ROW unikał obiektywu z powodu zajęcia dopiero VIII miejsca w klasie otwartej z pięknym modelem „Cirrus”. Zdjęcia: J. Chmielewski

pozostałych latujących na wiekim poziomie zawodników.

W kategorii juniorów klasy standard pierwsze miejsce odniósł młody reprezentant Aeroklubu Zagłębia Miedziowego Tadeusz Kamiński.

Atmosfera podczas rozgrywania zawodów bardzo przyjemna i sportowa. Zwycięzcom w poszczególnych klasach wręczono nagrody ufundowane przez Ośrodki Sportu Turystyki i Wypoczynku w Jeleniej Górze. Dla najlepszej drużyny, którą w tych zawodach okazał się Aeroklub Jeleniogórski puchar ufundował przewodniczący Powiatowego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Jeleniej Górze. Współpraca z tymi instytucjami i Aeroklubem Jeleniogórskim układa się bardzo pomyślnie.

A oto wyniki najlepszych zawodników

Klasa standard (seniorzy):
1. Stefan Różycki — Wrocław — 1 072 pkt; 2. Leszek Gański — Jelenia Góra — 941 pkt; 3. Stanisław Then — ROW — 891 pkt; 4. Jacek Chmielewski — Jelenia Góra — 884 pkt; 5. Stanisław Bastora — Jelenia Góra — 859 pkt

Klasa otwarta (seniorzy):
1. Wiesław Czajor — Bydgoszcz — 1 078 pkt; 2. Józef Kornaś — ROW — 1 066 pkt; 3. Jerzy Janta — Gliwice — 1 035 pkt; 4. Grzegorz Marciniak — Zielona Góra — 1 032 pkt; 5. Kazimierz Kos — Szczecin — 1 007 pkt

Klasa Standard (juniorzy):
1. Tadeusz Kamiński — Lubin — 405 pkt; 2. Marek Matuszyski — Bydgoszcz — 370 pkt; 3. Ireneusz Łukasiewicz — Lubin — 97 pkt; 4. Jerzy Zielinski — Bydgoszcz — 0 pkt.



Najlepsi zawodnicy Aeroklubu Jeleniogórskiego. Od lewej: Jacek Chmielewski, Stanisław Bastora i Leszek Gański

JACEK CHMIELEWSKI

JAN JOKIEL

MÓJ PRZYJACIEL DOUGLAS BADER

SĄDĘ, że jako jeden z nielicznych Polaków mam prawo użyć słów: mój przyjaciel Douglas Bader. Siośnuczek taki potwierdza jedna z najlepszych fotografii Badera z okresu Bitwy o Anglię — z jego dedykacją i autografem, z której jestem dumny jako jej wykonawca.

Bader jako typowy Anglik nie jest zbyt pochopny w nazwaniu nas swoimi przyjaciółmi. Łączyło nas nie tylko braterstwo broni i wspólny mundur w okresie Bitwy o Anglię. Bader w czasie jej trwania awansował na autentycznego bohatera narodowego.

Na częste kontakty osobiste wpłynęła pełnia przeze mnie funkcja pierwszego polskiego oficera taktycznego w dywizjonie RAF-u. Mój język angielski pozwalał mi na swobodną wymianę informacji i dyskusję. Głównym ich tematem w rozmowach z Baderem były walki naszych myśliwców w Polsce i Francji.

Badera poznałem 14 września 1940 roku jako dowódcę dywizjonu RAF — Kanadyjskiego. Jego dywizjon bazował wtedy na lotnisku Duxford, usytuowanym na północno-wschodnich przedpolach Londynu, a mój macierzysty dywizjon 302 przesunięty został tu z lotniska Leconfield w sąsiedztwie m. Hutt. Moje dalsze kontakty z Baderem miały miejsce na lotniskach: Tangmere, Kenley, Northolt.

Zawsze staram się możliwie najdokładniej zapamiętać twarze i sylwetki ludzi, których poznaję po raz pierwszy. W przypadku spotkania Badera robiłem to z wyjątkowo skupioną i napiętą uwagą. Był ode mnie cokolwiek wyższy, gdzieś w granicach 180 cm. W pięknej, pełnej wyrazu twarzy z ostro zarysowaną szczęką dominujące były oczy duże, niebieskie, bardzo ładnie kontrastujące z ciemną oprawką brwi i rzęs. Wysokie czoło z dwoma pionowymi zmarszczkami rozpoczynającymi się tuż nad nasadą proporcjonalnego ładnie zarysowanego nosa. Zmarszczki pionowe typu „napoleońskiego” znamionują ludzi o wybitnie silnej woli. Starannie przyszywane lekko kędzierzawe włosy wienczyły jego męską twarz. Był szatynem.

Nie widziałem go nigdy palącego papierosa, nalogu tak popularnego wśród pilotów. Kiedyś zapytany odpowiedział, że uważa go za bardzo szkodliwie wpływający na kondycję. Nie wypuszczał natomiast z zębów ulubionej fajki; nie zaciągając się jednak jej dymem. Jest chyba faktem bez precedensu, że za życia Badera ukazała się dużo książek poświęconych wyłącznie jego osobie. Zrealizowano również wspaniały film, przekazujący w formie dokumentalnej drogę jego życia, która zaprowadziła go na postument bohatera narodowego.

W świetle faktów historycznych jest to postać tak imponująca i inspirująca w swojej walce z okrutnym i beznadziejnym losem, czynnikiem ze wspaniałego młodzińca, całkowicie inwalidę, że trudno do jego historii znaleźć odpowiednią skalę oceny. Niewiarygodna siła woli, konsekwencja czynów i stalowy upor doprowadziły do upragnionego celu najpopularniejszego pilota myśliw-

skiego i taktyka walki powietrznej w II wojnie światowej.

Douglas Robert Stuard Bader urodził się 2 lutego 1916 r. jako drugi syn małżeństwa Fryderyka i Jessie Bader. Ojciec inżynier przez kilka lat — z żoną i dwoma synami — przebywał w Indiach, w składzie Królewskiego Korpusu Technicznego. Zmarł w 1922 r. we Francji, na skutek ciężkiej rany postrzałowej głowy odniesionej na froncie w 1917 roku. Owdowiała matka wyszła ponownie za mąż za duchownego angikańskiego pochodzącego z York-shire.

Młody Douglas przy egzaminie wstępnym do szkoły podstawowej uzyskał bardzo wysoką lokatę. Kolejno w wieku lat 13 już łatwiej trafił do szkoły średniej im. Św. Edwarda w Oxfordzie. Bardzo szybko ułokował się wśród najlepszych zarówno w ocenach z nauki jak i osiągnięciach sportowych. Pod zdecydowanym wpływem swego wuja kpt. pil. Cyryla Burge pilota myśliwskie-

go w I wojnie światowej postanowił wstąpić do sławnej Szkoły Królewskich Sił Lotniczych (Royal Air Force College) w Cramwell.

Będąc gościem wuja — ciagle czynnego oficera RAF-u — po raz pierwszy w życiu jako młody chłopiec znalazł się w sąsiedztwie samolotu szkolnego Avro-504, a nawet na chwilę wsadzony został do kabiny. Na tym jego emocje się skończyły, do lotu nie doszło. Wyjątkowo rzetelne przygotowanie zapewniło mu po egzaminach wstępnych piąte miejsce na liście nowicjuszy w Cramwell. Za egzaminu na możliwe do uzyskania 250 pkt. osiągnął 235. Jako nagrodę dodatkową od swojego starego profesora ze szkoły średniej, który pomagał mu w tym trudnym okresie, dostał motocykl. Nie był to jakiś specjalny kaprys bo z reguły wszyscy kadeci z Cramwell posiadają własny motocykl, na który nie stać było Douglasa. Posiadanie samochodów było zakazane. Prezent profesora stanowił

obiekt już używany, kupiony za 30 funtów. Uszczęśliwiony z prezentu Douglas, gorąco dziękując profesorowi został krótko skwitowany, że przecież „nie ma tu o czym mówić”. Na drodze do szkoły na otwarcie roku nie obeszło się bez wypadku. Nieobliczalna w swych ruchach krowa zablokowała mu drogę. Wywrotka szczęśliwie skończyła się bez przykrych następstw a jedynie uszkodzoną garderobą.

Po raz pierwszy w życiu znalazł się w powietrzu w drugiej połowie września 1928 r., a jego instruktorem był por. Pearson. Dziwnym zbiegiem okoliczności był to samolot szkolny typu AVRO-504, ten sam, do którego przed pięćmi laty wsadził go dla zaspokojenia ciekawości jego wuj pil. Cyryl Burge. Program szkolenia w Cramwell był bardzo zbliżony do metod stosowanych wówczas w dęblińskiej „Szkołę Orlik”.

Pearson, doświadczony instruktor i bystry psycholog potrafił od pierwszej chwili zaszczepić w mentalności Douglasa szacunek dla samolotu, na którym latał. „Nigdy nie postępuj z nim brutalnie, — prowadzi go czule i miękko!” — słowa instruktora Douglas zapamiętał na całe życie. Po 6,5 godzinach lotów instruktor zdecydował, że może Douglasowi zaproponować lot samodzielny. Za ten lot uzyskał wysoką ocenę instruktora. Po klasycznym lądowaniu kiedy Douglas dokolował na start Pearson powiedział mu „bardzo dobrze — jestem skłonny się założyć, że przez szereg najbliższych miesięcy nie powtórzysz takiego lotu i lądowania”.

Wkrótce Pearson rozpoczął szkolenie Douglasa w akrobacji powietrznej. Równoległe z zaskakująco dobrymi wynikami w pilotażu szły jego osiągnięcia sportowe na terenie Cramwell. Wyjątkowo dobre wyniki zarówno w pilotażu jak i w sporcie nie szły jednak w parze z nauką i zachowaniem dyscypliny szkolnej. Douglas wręcz nienawidził matematyki, opanowując materiał jedynie w takim zakresie i czasie, aby tylko uzyskać pozytywną ocenę egzaminacyjną.

Istniał zakaz posiadania samochodów przez elewów Cramwell. Douglas w porozumieniu z dobraną trójką kolegów dysponował jednak „Morrisem” starannie ukrywanym poza terenem szkoły. Do miejsca garażowania dojeżdżali motocyklem i następnie rozpoczynali krótsze i dalsze wy-cieczki po okolicy. Niejednokrotnie wracając spóźnieni na ściśle przestrzegane apele, aby uniknąć kontroli na bramie wejściowej, przedostawali się poprzez dwumetrowy mur najeżony ostrymi metalowymi ostrzami. Pewnego dnia Douglas został publicznie upomniany przez dowódcę eskadry. Zagroził usunięciem zarówno Douglasa jak i trzech jego przyjaciół z Cramwell. Otrzymał ponadto rozkaz zameldowania się u komendanta szkoły wicemarszałka Halahana. Ten w bardzo ostry sposób przypomniał mu gdzie jest i czego od niego jako mężczyzny, a nie psotnego chłopca oczekuje szkoła. Taka przykra forma poskutkowała. Douglas zmienił się radykalnie.

W nauce pilotażu przegodził z podstawowego współcześnie samolotu szkoleniowego na jednomiejscowy samolot myśliwski typu „Siskin”. Fakt



10 my Park Hens a 300 : 102
Douglas Bader
44/46

Dowódca Skrzydła Douglas Bader i jego dedykacja dla polskich przyjaciół z 302 Dywizjonu.



Samolot „Splitfire” na którym m. in. latał D. Bader.

ten jeszcze mocniej wpłynął na jego ostateczną decyzję pozostania pilotem myśliwskim. Nie pociągały go nigdy pijatyki. Nie lubił ani piwa ani „whisky”, wychodząc z założenia, że trunki mają zdecydowanie zgubny wpływ na kondycję psychiczną i fizyczną. Zbyt głęboko zapadła mu w duszę rozkosz czynnego wszechstronnego życia sportowego, aby dla alkoholu miał niweczyć zbawienny wpływ sportu na samopoczucie i kondycję. Cramwell ukończył z drugą lokatą, uzyskując oceny „odważny, bardzo dobry, zacięty, a o uzdolnieniach pilota „ponad średni”, co współcześnie było bardzo wysoką oceną. Najwyższą „wyjątkową” była unikalnym wydarzenie w historii szkoły i raczej na pograniczu mitu. Już jako podporucznik RAF-u (angielski odpowiednik P/O — „pilot officer”) otrzymał skierowanie do 23 dywizjonu myśliwskiego w Kenley. Na drugi dzień po oficjalnym zameldowaniu się w drugiej eskadrze („B”) dywizjonu, dowódca zapoznał go wstępnie z samolotem myśliwskim typu „Gamecocks” — odpowiednik polskiego „Koguta Bojowego”. Był to dwupłat o maksymalnej szybkości do 220 km/h, z podwoziem stałym, nie wciągany, bez klap, bez śmigła nastawnego, oraz skąpo wyposażony w kabinie w przyrządy pokładowe nie mające jeszcze wtedy tak szerokiego, jak obecnie, zastosowania.

Od 1928 r., corocznie dwóch pilotów z 23 Dywizjonu RAF uczestniczyło w pokazach akrobacji lotniczej na lotnisku Hendon w północno-zachodniej części Londynu. Douglas z właściwym sobie uporem i zaciętością powziął decyzję, że będzie jednym z tych dwóch wybranych na najbliższym pokazie w Hendon.

Środowisko dywizjonu wchłonęło go bez oporów i trudności. Dużo lotów, sport, liczne grono przyjaciół przy jednoczesnym dużym komforcie kasyna i... życie popłynęło wariacko bez troski o to co przyniesie jutro.

Wkrótce wybrano go do zespołu dywizjonowego na coroczny pokaz akrobacji lotniczej w Hendon. Zespół zespołu reprezentującego 23 Dywizjon Myśliwski RAF był kpt. Harry Day, natomiast drugie miejsce miało być obsadzone po bardzo ostrej selekcji. W czasie tych przygotowań i ostatecznego wyboru zginał jeden z kolegów Douglasa, któremu nie udało się w porę wyprowadzić samolotu z lotu odwróconego. Wymagania dla reprezentantów stawiane przez kpt. Day'a były nadzwyczaj wysokie. Skomplikowany o zawity h

figurach program akrobacji trwający 10 minut, w olbrzymiej swej części wykonywany był przy niezmiennie odległości końcówek skrzydeł w granicach 1 m. Synchronizacja figur wiązanych musiała być dokonywana z dokładnością do ułamka sekundy, aby nie doszło do wypadku. Cały program imponującej akrobacji mógł być przeprowadzony bezbłędnie tylko wtedy, kiedy każdy z uczestników wykonał w przewidzianej kolejności i czasie swoje zadanie. Nawet stosunkowo słaby wiatr przekreślał możliwość realizacji programu. Po ostrej selekcji końcowej odpadł ostatni konkurent Douglasa jego przyjaciel z Cramwell — Stephenson. Douglas uzyskał najwyższą ocenę za prezencję i płynność jak również synchronizację akrobacji. W tym okresie został bezkonkurencyjnym mistrzem wykonywania powolnej beczki na wysokości za ledwie 15 metrów.

Na uświęconym długoletnią tradycją corocznym pokazie akrobacji lotniczej w Hendon w 1931 r. bezpośrednio w obrębie samego lotniska zebrał się tłum ludzi oceniany na 175 tysięcy. Dalsze paręset tysięcy obsiadło okoliczne wznesienia i pola. Ten blisko pół miliona tłum ludzi, przy pięknej bezwietrznej, słonecznej pogodzie, oglądał wspaniałe widowisko zapierające dech w piersiach, którego wykonawcami byli dwaj wspaniali piloci Day i Bader.

Powściągliwy i poważny w swych wypowiedziach „Time” ocenił je jako „wydarzenie dnia” i „przejmujący dreszczem zachwytu widok wykonany z niebywałą precyzją czasową i czystością, najlepszy z pokazów, jakie miały miejsce w Hendon”. Po tym olbrzymim sukcesie lotniczym osiągniętym w tak młodym wieku (21 lat), dodatkowo podbudowanym wyznaniami sportowcami, wynikło szerokie zainteresowanie osobą Douglasa.

Przed południem 14 grudnia 1931 r. przy wyjątkowo dobrej pogodzie, u czasie lotu treningowego dołączył u powietrzu do dwóch kolegów, o których wcześniej wiedział że lecą w odwiedziny do pobliskiego klubu lotniczego. W klubie wśród młodzieży lotniczej kilkakrotnie był proszony przez młodych entuzjastów jego mistrzowskiego pilotażu, o pokaz nad lotniskiem zwolnionej beczki na małej wysokości. Każdorazowo ugrzecznym sposob odmarwał zasłaniając się bardzo ostrym zakazem swojego dowódcy. Przy pożegnaniu wyprowadził go z równowagi krasnoludki i uwagi zafascynowanej młodzieży. Wyraźnie podenerwowany wy-

startował jako drugi. Już w powietrzu widział grupkę młodzieży ciągle pilnie obserwujących ich lot. To go ostatecznie pchnęło do fatalnej w skutkach decyzji.

Nisko wykonana zwolniona beczka, jego ulubiony numer popisowy okazał się potwornym w skutkach krokiem. Zabrakło mu dosłownie centymetrów wysokości i wyprowadzany z beczki samolot zawadził końcówką lewego płata o trawę lotniska. Przypięty tasmami do fotela Douglas nie czuł poza potwornym trząskiem. Urywany silnik poleciał w bok zarywając się w tumanie kurzu. W zmiążdżonym uderzeniem kadłubie pozostał uwieczniony pilot. Po kilkunastu sekundach, uzyskawszy częściową przytomność i świadomość katastrofy, poprzez ostry ból w plecach (złamane żebra) w jego pierwszej wizji utrwaliło się przedziwne położenie prawej nogi. Lewej nie mógł dostrzec, ponieważ po gruchotana kompletnie znalazła się zwinęta pod jego fotelem.

Dziwne to, ale w tak tragicznej sytuacji pierwszy refleks Douglasa dotyczył przekreślonych możliwości udziału w niedzielnym meczu rugby.

Spod hangarów i domku klubowego nadbiegła grupa ludzi. Obok szczałkow kabiny samolotu Douglasa, znalazł się człowiek w białym kitlu trzymający w ręku napelniony kieliszek. „Proszę Pana, kieliszek brandy” — to były pierwsze słowa, jakie dotarły do jego świadomości po katastrofie, wychodzące z ust szybkołepkiego stewarda klubowego. Bez specjalnego wysiłku odpowiedział mu: „Pięknie dziękuję — nie piję”. Z dużymi trudnościami zdolano wydobyć go z potrząsanej kabiny, przewiozłszy go do szpitala. Z transportowano go jak najszybciej do najbliższego szpitala — Royal Berkshire Hospital.

W parę minut później był na stole operacyjnym, a dyżurny chirurg dokonał wstępnych zabiegów. Jednak czynność jego serca stopniowo zanikała a stan okazał się tak ciężki, że chirurg naczelny nie decydował się na przystąpienie do operacji, aż do chwili kiedy pacjent będzie trochę mocniejszy. Jeżeli przetrwa kryzys a nadzieje były bardzo niskie, wtedy dopiero ówczesne można przystąpić do operacji. Wprost z teatru, w blasku-wiecznym tempie, sprowadzony został najwybitniejszy współczesny chirurg — Leonard Joyce.

Okolo drugiego w nocy, 15 grudnia, stan Douglasa o tyle uległ poprawie, że Joyce zdecydował się na amputa-

cję lewej potwornie zmasakrowanej nogi.

Stan po pierwszym zabiegu chirurgicznym był bardzo ciężki, życie Douglasa nadal wisiało na przysłowiowym włosku. W kilka dni po pierwszej operacji, wobec coraz szybciej postępującej gangreny Joyce zmuszony został do amputacji również prawej nogi, kilkanaście centymetrów poniżej kolana. Był to w krótkim odstępie kilku dni, drugi wyjątkowo ciężki wstrząs dla operowanego. Mógł go przetrzymać jedynie młody człowiek o wyjątkowej kondycji, zarówno fizycznej jak i psychicznej i atletycznej budowie ciała. W efekcie końcowym po dwóch bardzo ciężkich operacjach sławny pilot i sportowiec z pięknymi nadziejami na przyszłość stał się kaleką pozbawionym nog. Istotnie los krącowo tragiczny, który najdziwniejszym łamał bez reszty. Douglas okazał się jednak niezwykle dzielny człowiekiem. Od tej właściwie najtragiczniejszej w jego życiu chwili zaczyna się historia, która zafascynowała i urzekła nie tylko Anglików ale i cały świat.

Poniżej spontanicznej życzliwości i subtelnej atmosfery psychicznej, jaką otaczano rekonwalescentów w szpitalu RAF-u w Uxbridge, nikt nawet z grona jego najbliższych przyjaciół nie wierzył w to, aby mógł jeszcze latać. W logicznym rozumowaniu nie mógł bowiem zaistnieć taki wypadek, aby okaleczony człowiek mógł być oficerem pilotem, albo nawet zdolnym do wykonywania innej służby pomocniczej. Najżyczliwsi z jego przełożonych nie mogli i nie umieli znaleźć dla takiej doradzi żadnego uzasadnienia. A Douglas w swojej nieskończonej długą analizowanej wizji przyszłości, nie widział siebie nigdzie indziej, jak tylko w roli aktywnie latającego.

W okresie rekonwalescencji często odwiedzała go matka, przyjeżdżając samochodem do Uxbridge. Douglas nie omylił wykorzystać pierwszej okazji przejazdu z matką dla dokonania próby prowadzenia samochodu. Matka początkowo przerażona samym pomysłem, broniła się i protestowała starając się odwieść syna od karkołomnych pomysłów. Po dłuższej rozmowie, widząc, że nie jest w stanie przeszkodzić mu w realizacji ryzykownego zamierzenia, a znając jego upor i konsekwencje — w końcu ustąpiła.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SZYBOWIEC treningowo-wyczynowy IS-18 zasługuje na uwagę, gdyż jest to pierwsza rumuńska całkowicie metalowa konstrukcja szybowcowa. Szybowiec powstał w 1965 r., a jego konstruktorem jest inż. (obecnie profesor) Josif Silimon, twórca wielu znanych konstrukcji szybowcowych.

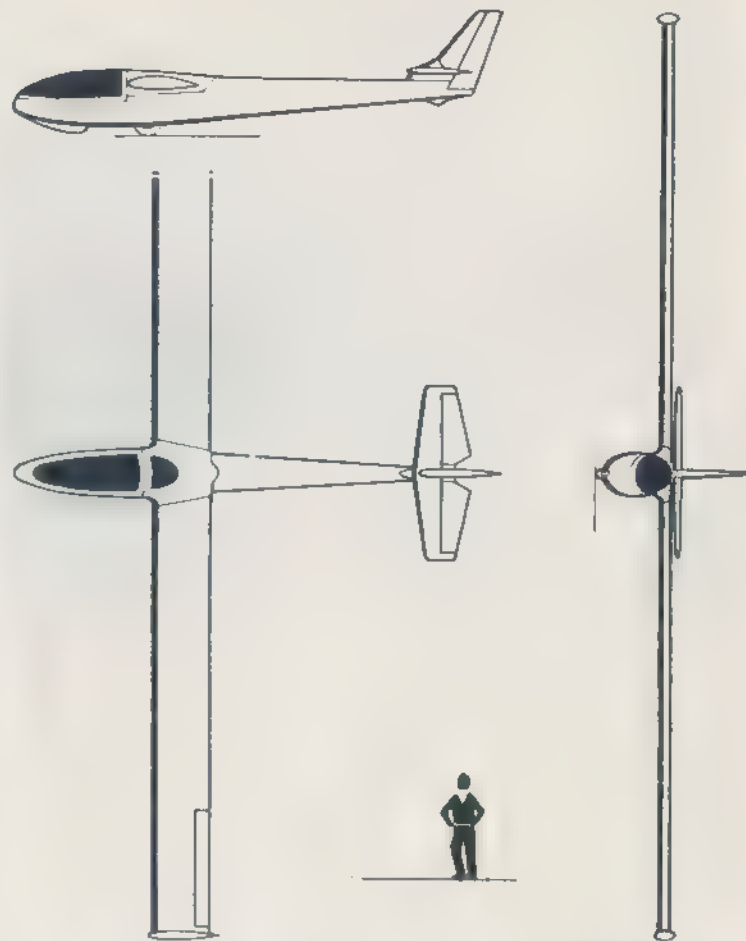
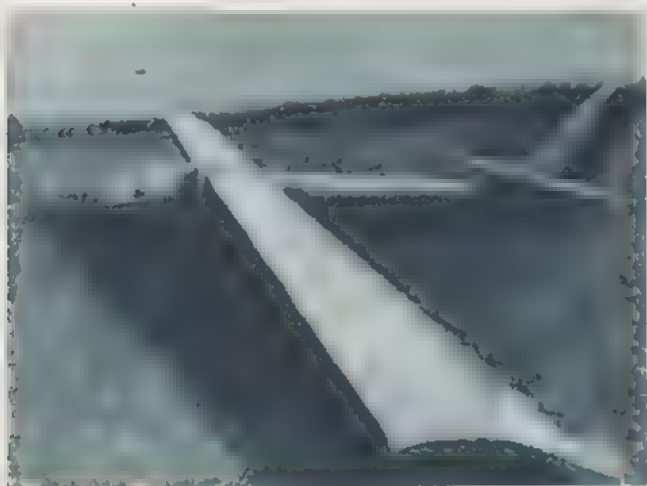
IS-18 jest jednomiejscowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła mają obrys prostokątny, co w szybowcach wyczynowych jest rzadkością. W tym przypadku rozwiązanie takie jest celowe, gdyż ułatwia technologię i zmniejsza koszty wykonania (jeden stały profil na całej rozpiętości). Skrzydła mają konstrukcję jednonośną z pokryciem pracującym metalowym. Ośrodek ciężkości skrzydła nie posiada żadnych powierzchni ruchomych. Na końcach zastosowano kropiowe ochraniacze. Kadłub o przekroju owalnym i konstrukcji półkorupowej odznacza się bardzo prostymi liniami. Cała tylna część kadłuba ma kształt rozwijalnego stożka. Część przednia mieści kabinę pilota o pozycji półleżącej osłoniętą jednoczęściową owiewką z plekami. Usterzenie klasyczne. Ster kierunku jest od dołu chroniony wystającą częścią kadłuba. Usterzenie poziome zabudowane nad kadłubem ma obrys trapezowy, ster jest rozdzielony. Podwozie jednokółowe, niechowane, z kołem umieszczonym pod środkiem ciężkości. Pod dziobem kadłuba znajduje się mocna platforma hamująca dobieg przy lądowaniu. Niewielka platforma zabudowana pod usterzeniem pełni rolę zderzaka ogonowego. (J. S.)

DANE TECHNICZNE

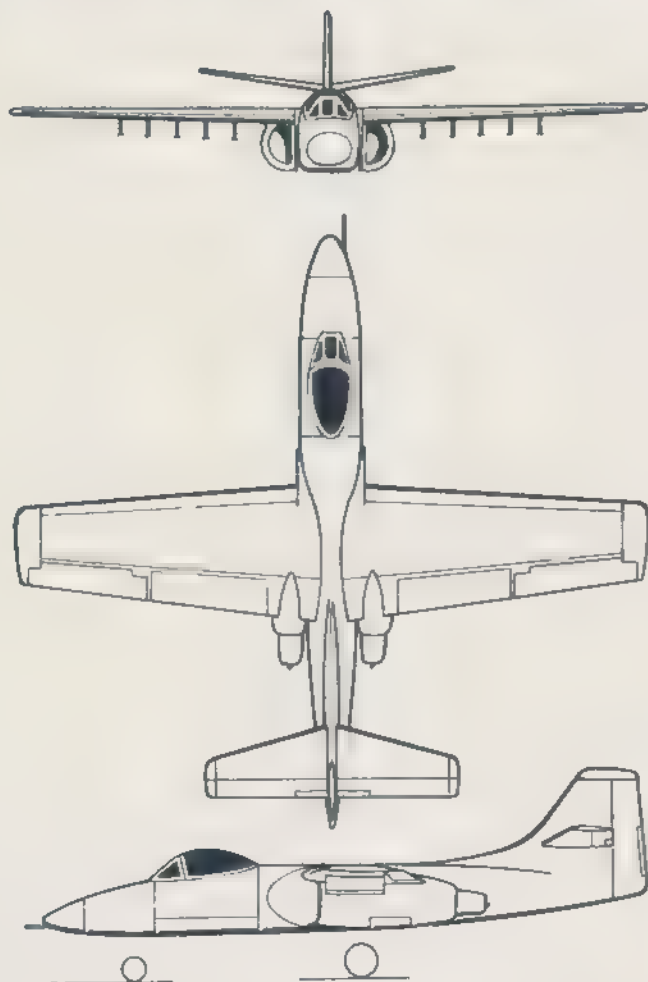
Wymiary: Rozpiętość — 16,00 m, długość — 7,10 m, wysokość — 1,50 m, pow. nośna — 12,80 m², wydłużenie — 20.

Ciężary: Ciężar własny — 270 kg, ciężar całkowity — 370 kg

Osłagi: Doskonałość max. — 35 przy prędkości — 93 km/h, opadanie min. — 0,63 m/s, prędkość min. — 65 km/h. Prędkość dopuszczalna — 180 km/h, prędkość holowania — 120 km/h, prędkość wyciągania — 90 km/h.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



NORTHROP A-9A

UBLATANY 30 maja 1972 r. prototyp samolotu Northrop A-9A to jeden z finalistów konkursu konstrukcyjnego na samolot szturmowy tzw. bliskiego wsparcia (A-X) ogłoszonego w USA w 1970 r. Do konkursu zaproszono 10 firm, ale tylko 6 stanęło do rywalizacji. Ze zgłoszonych projektów wybrano dwa: Northrop A-9A i Fairchild A-16A. Zbudowane i oblatane prototypy samolotów odbędą oficjalne próby porównawcze, które wyłonią zwycięzcę. Zgodnie z warunkami konkursu Northrop A-9A jest samolotem jednomiejscowym i dwusilnikowym. Ma on własności krótkiego startu i może działać z przefrontowych nie przygotowanych lądowisk.

A-9A zbudowany jest w układzie wolnonośnego średniopłata. Skrzydła wyposażone są w skrzela, skuteczne jednoszczelinowe klapy. Kadłub o prostych liniach mieści w przedniej części kabinę pilota osłoniętą kropiową owiewką, podnoszoną do wsiadania. Cała kabina jest opancerzona i tworzy tzw. „pancerną wannę”. Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem i przechodzi w niego płynnie płetwą grzbietową. Usterzenie wysokości ma wyraźny wznios. Sterowanie hydrauliczne. Samolot wyposażony jest w specjalny rodzaj sterowania bocznego umożliwiający mu wykonywanie zakrętu bez przechylenia, co ułatwia śledzenie celu przy pomocy automatycznych urządzeń. Służą do tego specjalne hamulce na skrzydłach otwierane nierównocześnie. Otwarcie takiego hamulca na jednym ze skrzydeł, wraz z odpowiednim wychyleniem steru kierunku, wywołuje boczny śmig powodujący zakręt samolotu. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, chowane w locie. Koło przednie jest przesunięte w bok, w lewą stronę.

Naped samolotu stanowią dwa turbodrzutowe silniki dwuprzepływowe Avco Lycoming F-102 o ciągu 3 200 kG każdy, zabudowane z obu stron kadłuba pod skrzydłami i zaopatrywane w powietrze przez boczne chwytty. Zbiorniki samouszczelniające się w skrzydłach i kadłubie. Uzbrojenie składa się z wielolufowego działka kal. 30 mm w kadłubie i 10 wsporników pod skrzydłami, na których można podwiesić do 7 250 kg uzbrojenia w postaci bomb (do 900 kg), pocisków rakietowych, w tym sterowanych pocisków „Maverick” itp. (J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,70 m, długość — 18,30 m, wysokość — 3,10 m, pow. nośna — 54,0 m²

Ciężary: Ciężar własny — 7 800 kg, ciężar całkowity — 11 000 kg, ciężar całkowity — 11 000 kg

Osłagi: Prędkość max. — 740 km/h, zasięg z rezerwą na 2 godz. akcji bojowej z ładunkiem 2 000 kg — 400 km, zasięg max. (przelet) — 5 300 km.





W 1917 r. niemiecka wytwórnia Albatros zbudowała jako następce samolotu wywiadowczego Albatros C-VII samolot Albatros C-X o większych wymiarach i większej mocy silnika. W latach 1917-1918 wyprodukowano ponad 300 samolotów Albatros C-X.

Polskie lotnictwo wojskowe przejęło kilkanaście niemieckich Albatrosów C-X, z których 13 wyremontowała Stacja Lotnicza Ławica w Poznaniu w 1919 r. Samoloty używane były w latach 1919-1920 przez 12 eskadrę wywiadowczą oraz szkołę lotniczą na Ławicy. Niektóre egzemplarze używane były do 1923 roku. W 1924 r. z inicjatywy lekarzy Okręgu Poznań oraz 3 pułku lotniczego w Poznaniu został przerobiony jeden Albatros C-X na samolot sanitarny w warsztatach (tzw. Parku Lotniczym) 3 pułku lotn. na Ławicy. Był to pierwszy w Polsce samolot sanitarny; następnie typy Hanriot H-22S zakupiono w 1925 r. W ramach przeróbki samolotu Albatros C-X na sanitarny skasowano tylną kabinę załogi, a za kabiną pilota zrobiono pomieszczenie na dwie pary noszy, ustawione piętrowo. Drzwi do kabiny sanitarniej, wyposażone w trzy okrągłe okienka, umieszczono na lewym boku kadłuba. Samolot stacjonował na Ławicy.

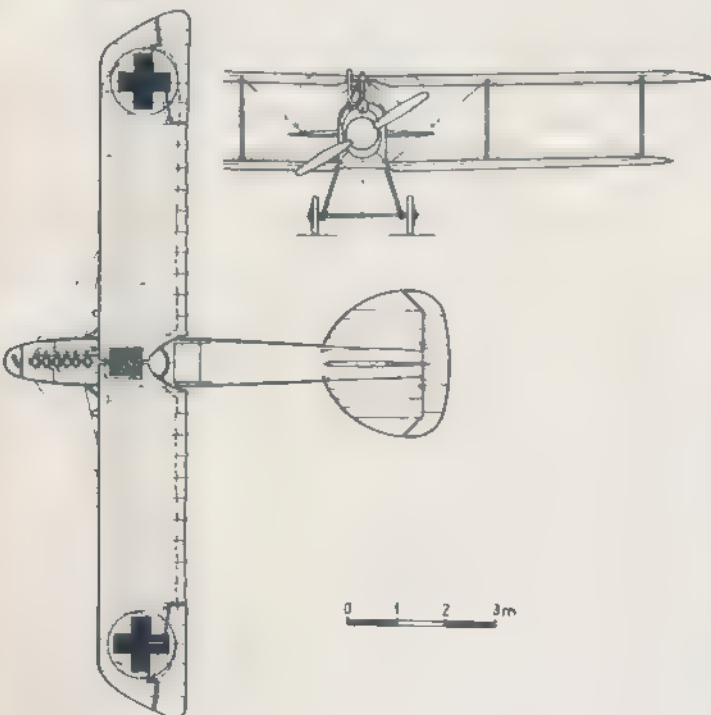
Samolot Albatros C-X był trzyosobowy. Konstrukcja samolotu była drewniana. Płatki dwudziwigowe kryte płótnem. Kadłub kryty sklejką. Silnik chłodzony wodą, zasilany benzyną. Mercedes D-IVa o mocy 260 KM. Smigło drewniane. Podwozie amortyzowane sznurem gumowym. Samolot malowany był na zielono-oliwkowo. Na górze płatów i na sterze kierunku — znak Czerwonego Krzyża. Na kadłubie — szachownica.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,36 m, długość — 2,15 m, wysokość — 3,40 m, pow. nośna — 42,1 m². Ciężary: Ciężar własny — 1030 kg, ciężar użyteczny — 500 kg, ciężar całkowity — 1530 (max. 1670) kg. Osłagi: Prędkość max. — 175 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 3,8 m/s, pułap — 3000 m, zasięg — 300 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Sanitarny Albatros C-X na lotnisku na Ławicy. Zdjęcie ze zbiorów T. Zychewicza.



Poziomo: 3 — „Rycerz” przetrworzy; 6 — wczesnym rankiem pokrywa murawę lotniska; 7 — litera alfabetu greckiego; 8 — oświetla lotnisko w nocy.

Pionowo: 1 — lądzie na wodzie; 2 — potoczna nazwa spadochronu; 3 — duży pocisk służący do atakowania celów nawodnych; 4 — Anglik, który ufundował nagrodę za udany lot mieśniolotem; 5 — część silnika spalinowego; 6 — pierwszy pojazd kniężykowy.

Opracował: Leon Ślwik

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 6 sierpnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Wileńska 1, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIE „LOGOGRYFU”

Z NRU 26

Z 23 CZERWCA 1972 R.

Hasło: — LOTNICTWO MORSKIE NA STRAŻY POLSKIEGO WYBRZEŻA.

Wyrasy pomocnicze: 1 — „Lotnia”, 2 — „Victor”, 3 — drewno, 4 — smigło, 5 — Garros, 6 — Kostia, 7 — Worden, 8 — Latwis, 9 — „Meteor”, 10 — montaż, 11 — orczyk, 12 — Phobos, 13 — Lewon, 14 — Okęcie, 15 — „Cawron”, 16 — Wale, 17 — Bartel, 18 — „Ramzes”, 19 — uprząż, 20 — Czapia.

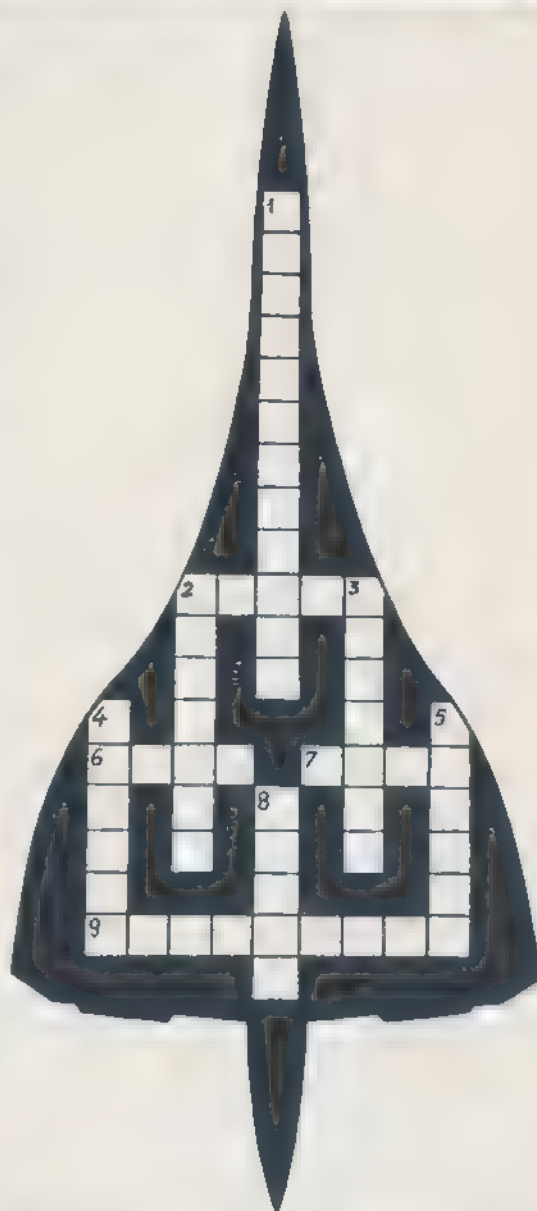
ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI”

Z NRU 27

Z 2 LIPCA 1972 R.

Poziomo: 2 — modelarnia; 3 — bariera; 7 — Mitsubishi; 9 — plac; 10 — OB; 12 — Avia; 13 — Ren; 14 — nafta.

Pionowo: 1 — Jurij Gagarin; 3 — okucia; 4 — g-krobaczka; 5 — busola; 6 — eksport; 8 — BAC; 9 — PIA; 11 — BEA.



Nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH wylosowali: Adam Leszczyński, ul. Zamkowy 12/3, Ski — Bielsko — Biala, ul. Anna Kozak, Teodorówka Żywiecka 9; Tadeusz Świątek, ul. Jasionowa 4, Łódź; Artur Kumela, Oświęcim 4, wa 11; Kazimiera Kubal — ul. J. Kusocińskiego 1/4.

MISZA ABUDAROW — 1945-1971 w celu skompletowania roczników. Może natomiast odstąpić zbędne numery „Skrzydlatej” z tych lat.

TADEUSZ ADAMCZAK — Poznań, Os. Fletiska, ul. Świętociwowa 4. Poszukuje książek „Samoloty myśliwskie”, „Prezentuj broń” i „Rycerze pancerni XX wieku” oraz „Skrzydlatej Polski” z lat 1965 — 1970, szczególnie numerów 2, 8 i 11 z 1960 r.

ANTONI ROGUSKI — Warszawa, ul. Kaszyńska 16/17. Do skompletowania roczników „Skrzydlatej Polski” brakuje mu tylko numeru z 1964 roku. I właśnie o ten numer prosi sympatyków lotnictwa.

ANDRZEJ KWIECIEŃ — Radom, ul. Marywilska 26. Interesuje się lotnictwem, szczególnie literaturą o tematyce lotniczej. Posiada wszystkie po wojnie wydane książki lotnicze, oprócz „Ognia nad Chinami” W. Urbanowicza. I właśnie o odstąpienie tej pozycji książkowej prosi niniejszym sympatyków lotnictwa.

JERZY SITO — Kraków, Al. 23 Lipca 61 b/10. Poszukuje wiele numerów



IGOR SZUBIN — Moskwa, A-57. Lenigradskij prospekt, dom 71, kw. 68. Związek Radziecki. Jest stałym czytnikiem „Skrzydlatej Polski”. Interesuje się lotnictwem, zbiera modele plastikowe samolotów oraz książki i czasopisma lotnicze. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z przyjaciółmi z Polski.

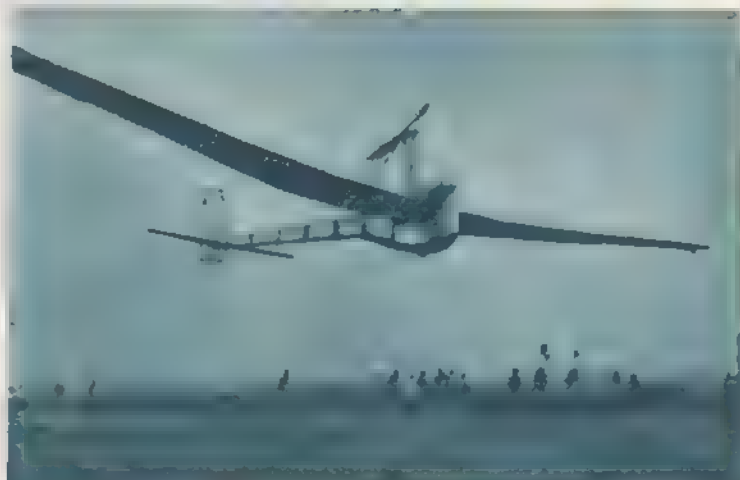
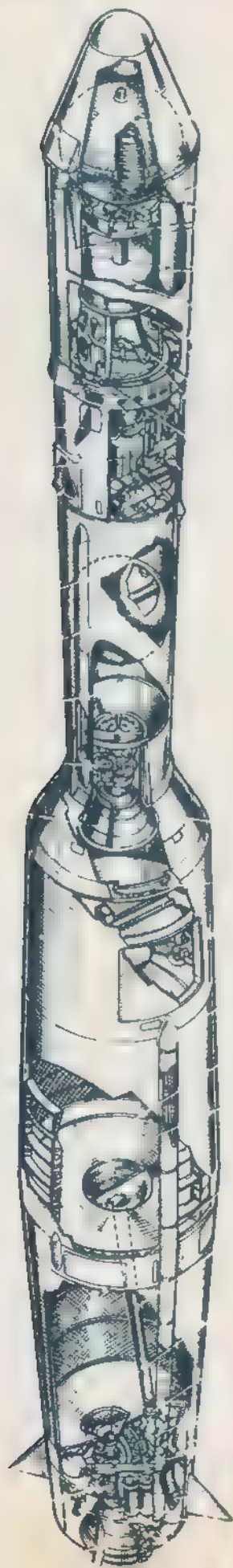
TADEUSZ KASZUBSKI — Szczecin — Zdroje, ul. Łozowa 1 m. 2. Ma 15 lat i jest uczniem zasadniczej szkoły zawodowej. Interesuje się lotnictwem, zbiera modele plastikowe samolotów, które pragnie wymienić. Chciałby też korespondować na tematy lotnicze z przyjaciółmi o podobnych zainteresowaniach. Też obcy — rosyjski.



KOSMICZNA RAKIETA-NOSNA

Przekrój perspektywiczny przedstawia 3-stopniową zakłętą nosną „Thor-DeHa” często stosowaną podczas eksperymentów astronautycznych, m. m. z pociągami „serii” „Explorer”, „Pioneer”, „ESSA”, „Echo-1”, „OSO”, „Earl”, „HOS-A”, „Telos”, „Relay”, „S3-neom”, „Earl”, „Bird”, „Atchuk”, „Kajnet” oraz z biowatelnami. Pokazuje została wersja DM-49 Długonoś – 24 m, masa – ok. 50 000 kg, ciąg silników rakietowych – 68 000 kG, 3 400 kG (309 x 1 250 kG (42 sz.).

Rakiety tego typu, w 9 różnych wersjach, wynoszą ładunek użytkowy 218 do 1 630 kg na orbicie 480 do 320 km oraz ładunek 45 kg na trasy międzypłanetarne. Łącznie w latach 1959-1970 zamówiono 101 rakiet tego typu.



Anglik John Porter przeprowadza intensywne próby zmierzające do zdobycia nagrody za łot mięśniolotu. Po niewielkich uszkodzeniach — mięśniolot znów lata. Po rozbiegu 276 m uzyskuje ok. 6 m wysokości.

Wg ostatnich informacji termin ważności konkursu Kremera upływa w grudniu 1973 r.

REKORD WYSOKOŚCI

Francuskie śmigłowce SA-315B „Lama” ustanowił 21.11.1972 r. rekord wysokości F-11 w wyniku 12 lotów. Na zdjęciu — rekordowy śmigłowiec wyposażony w mały zbiornik paliwa (25 l), lekkie pudrowe, bez foteli zalogi, oraz z jedną ścianą kadłuba pokrytą lekkim tworzywem zamiast pleksi. Wzrost pilota spowodował konieczność zmniejszenia ciężaru śmigłowca o 35 kg. Silnik turbinyw „Artouste-111B” o mocy 330 KM. Rekordowy lot trwał 20 min.

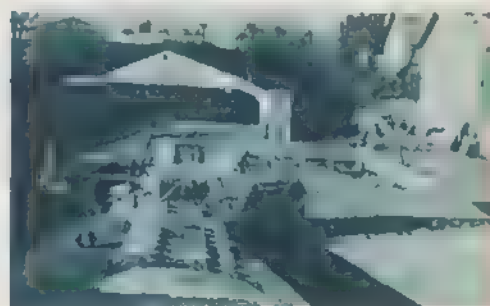


NOWY SMIGŁOWIEC

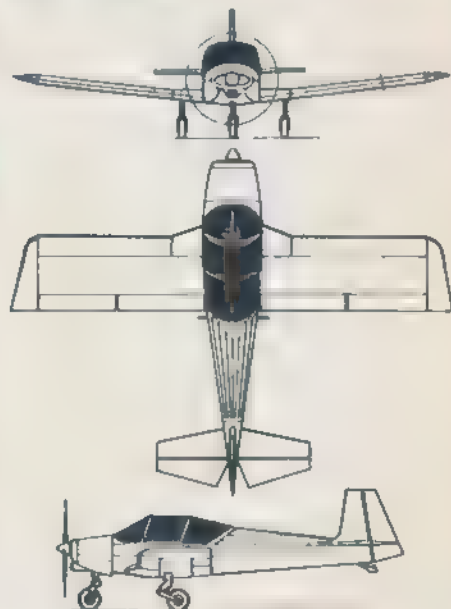


Pierwsze zdjęcie nowego francuskiego śmigłowca turbiniowego SA-360, który rozpoczął próby w locie 2.VI br. Ma to być następca śmigłowca „Alouette-3”. Przewozi 16 osób z prędkością 230 km/h.

DLUGO TRWA BUDOWA SAMOŁOTU



W takim stanie zaawansowania znajduje się po latach budowy francuski samolot amatorski JPV-30 „Joker”. Silnik Continental o mocy 30 KM. Miejsca załogi — obok siebie.



SYMULATOR LOTU

Budowany obecnie wspólnie przez kilka krajów zachodnioeuropejskich samolot pasażerski „Airbus” (aerobus) to dzieło już symulatora lotu do szkolenia załogi. Obsługuje go 2 instruktorów oraz operator radiowy. W skład symulatora wchodzi 2 komputery. Urządzenie pracujące w systemie immersyjnym naśladuje wszelkie możliwe stany lotu i to zarówno od strony pilotażowej, jak i radiowizyjnej. Wzrost jest to odzwierciedlenie przebiegu przeprowadzanych ćwiczeń dzięki rozbudowanemu systemowi pamięciowemu symulatora.

Zdjęcia i rysunki, „Aviation Magazine”, „Air-Cosmos”, „Sport et Technique”.



AEROKLUB

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

LIPIEC 1972

Po XVII Szybowcowych Mistrzostwach Polski

KŁOPOTY Z MISTRZAMI

DWAJ dwudziestodwuletni debiutanci zajęli czołowe miejsca w XVII Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Nie wiele tylko od nich starszy pilot zdobył brązowy medal. Tacy młodzi zawodnicy na podium to powód do zadowolenia dla działaczy w tej dyscyplinie sportu. Wielokrotnie propagowaliśmy „stawkę na młodzież”, więc i my mieliśmy powód do satysfakcji na zakończeniu mistrzostw. Tym bardziej, że jeden z triumfatorów XVII SMP rozpoczął karierę zawodniczą na naszych zawodach i pierwszym jego trofeum sportowym był puchar „Skrzydlatej Polski” wywalczony w Jeżowie.

Choć podzielamy radość z sukcesów młodych podopiecznych trenera Dankowskiego, to jednak wydaje nam się, że zwycięstwa młodych pilotów zmuszają do zastanowienia nad różnymi problemami, których wymowa nie zawsze jest optymistyczna.

Chodzi nam przede wszystkim — co wyraźnie uświadomiły XVII Szybowcowe Mistrzostwa Polski — o systematyczny rozwój utalentowanych pilotów. W odróżnieniu od innych sportów specyfika szybownictwa polega na tym, że zawodnik albo w ogóle pozbawiony jest trenera (w dosłownym tego słowa znaczeniu), albo — jeśli już dojdzie do kadry narodowej — opiekę trenerską ma zapewnioną przez niewielki okres czasu. Znałe są postulaty o powoływanie zawodowych lub społecznych trenerów w aeroklubach regionalnych. Naszym zdaniem jednak w tak zindywidualizowanym sporcie jak szybownictwo każdy z zawodników powinien SAM przykładać maksimum starań o podwyższanie swoich kwalifikacji, tylko własną pracą — w

powietrzu i na ziemi — może mu zapewnić osiągnięcia. Trener kieruje i pomaga zawodnikowi, ale nie może za niego studiować teorii, dbać o kondycję psychofizyczną no i w ogóle latać.

Stwierdzenia te mogą wydać się truizmem, ale — powiedzcie proszę — jak je doprowadzić do świadomości wielu (tak!) pilotów, którzy uwierzyli we własne talenty i... czekają na sławę. Tymczasem mijają lata i zamiast postępów — mają wyniki proporcjonalnie coraz gorsze. Szybowników, którym — w różnym oczywiście stopniu — można postawić ten zarzut niestety nie brakuje. Wspomnijmy jak zapowiadali się na przykład tacy zawodnicy jak Wojciech Mozdyniewicz, Alfred Bzyl, Czesław Bednarski, Jerzy Góździ czy Janusz Wasilewski i porównajmy to z końcową tabelą XVII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Piszemy te słowa również pod roz wagę naszych młodych mistrzów. Bo mistrzem jest stosunkowo łatwo zostać, trudniej znacznie zaś jest być mistrzem. Co to znaczy nie musimy chyba tłumaczyć.

Praca nad sobą to podstawowy, ale nie jedyny warunek rozwoju zawodnika. Wyniki XVII SMP wyraźnie potwierdzają, że zawody dowolnej rangi dają wiele doświadczenia pilotowi, które może on z powodzeniem dyskutować w imprezie wyższego szczebla. Nasi nowi mistrzowie uczuli się latać na zawodach kadry juniorów i II ligi. Jak widać — dobra to była nauka. Nie bez znaczenia też jest fakt, iż młodzi mistrzowie rozwijali się pod okiem trenera Dankowskiego, korzystali z jego uwag i pomocy.

Stąd wnioski. Należy rozszerzyć

kadre juniorów i zapewnić jej właściwą opiekę trenerską. Trzeba rozszerzać krąg zawodników uczestniczących w zawodach okręgowych i II ligi. To na szczeblu podstawowym i średnim. A na najwyższym?

Wydaje się, że rocznym programem minimum dla członka kadry powinien być: obóz kondycyjny w zimie (ze sprawdzianami!) — 2 tygodnie, mistrzostwa Polski, zawody za granicą, dwutygodniowe zawody (!) kadry z oficjalną punktacją.

Postulujemy stałe zaangażowanie zawodnicze członków kadry narodowej. Spełni ona dwa zasadnicze cele. Po pierwsze umożliwi naszym szybowcowym asom stały i dalszy rozwój umiejętności, konfrontowanych w bezpośredniej walce. Po drugie zapewni właściwą ocenę zawodników pod kątem udziału w reprezentacji narodowej.

Naszym zdaniem wyniki jednej i to krótkiej imprezy szybowcowej nie dają idealnego odbicia wartości zawodników. W lataniu bezsilnikowym zbyt wiele jest elementów przypadkowości, zwłaszcza przy obecnych regulaminach. Jedną pechową konkurencją powoduje straty praktycznie nie do odrobienia. Tymczasem wielu pilotów — i to ze ścisłej czołówki — ma realnie tylko tę jedyną próbę w ciągu roku. Udało się — witaj kadro, nie — żegnaj...

Musimy myśleć już o najbliższych mistrzostwach świata w Australii. Jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że mamy nadmiar mistrzów. Zwycięzczy z Leszna, członkowie reprezentacji na Jugosławię, a także rewelacyjny w ZSRR Julian Ziobro i w NRF — Mirosław Królikowski. Jaka droga wybrać najlepszych z najlepszych? Na szczegółowe dyskusje w



tym zakresie przyjdzie jeszcze czas, ale jedno powinno być pewne — wybór musi być dokonany w oparciu o większą liczbę sprawdzianów aniżeli jedno tylko mistrzostwo Polski. Powinniśmy zobowiązać trenera do organizowania takich oficjalnych sprawdzianów i zapewnić mu ku temu odpowiednie warunki.

O tym, że musimy myśleć bardziej przyszłościowo dowodzi fakt, że w ekipie naziemnej na Jugosławię nie znaleźli się zawodnicy „z przyszłością”, którzy jeszcze takiej imprezy nie widzieli, a nie można wykluczyć że zechcemy ich desygnować do obrony naszych barw w Australii i zapoznanie się z atmosferą walki na najwyższym światowym poziomie byłoby korzystne.

Szybowcowe mistrzostwa Polski to nie tylko problem ludzi — to także sprawy sprzętu. Oj, starczy już chyba tych nieprzerwanych dyskusji o współczynnikach. Wydaje się, że rozwiązanie prawidłowe to albo organizacja mistrzostw w dwóch klasach, albo powrót do monotypu. Niefortunne ustanowienie współczynników dla „Jantarów” i „Orionów” dało przeciwnikom handicapów potężną broń do ręki, choć za granicą od wielu lat współczynniki są w modzie.

Jednym ze stałych tematów dyskusji wśród zawodników na mistrzostwach Polski jest regulamin. Odeszliśmy w zasadach punktacji od tej, która obowiązuje na mistrzostwach świata. Czy słusznie? Odnawiamy tylko problem, nie zamierzamy bynajmniej wdawać się w polemikę. Faktem bowiem jest, że przy obecnych zasadach punktacji wyników decydujący wpływ na klasyfikację wywierają krótkie konkurencje odległościowe, natomiast szybkie predkościówki praktycznie mają charakter remisowy.

Na koniec słowo o organizatorach i gospodarzach. Jak stwierdził na zakończeniu przedstawiciel zawodników — „wszystko było na pięć”. Podzielamy w pełni tę opinię. Brawa więc dla personelu mistrzostw i kierownictwa leszczyńskiego Centrum.

Do dwuletniej przerwy ze względów zdrowotnych, wrócił „na boisko” nasz szybowcowy arcymistrz — Edward Makula (z prawej). Jego wynik na XVII SMP (dziewiąte miejsce) świadczy o tym, iż pilot ten wraca do swej dobrej formy. Metę mijają „Foka” z numerem startowym „50”. To Wojciech Mozdyniewicz z Aeroklubu Warszawskiego. Zdjęcia: B. Koszewski (2)



JERZY POMIANOWSKI

SZYBOWNICY W ZSRR

W pierwszej połowie czerwca odbyły się w Orle (ZSRR) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych. Była to największa z dotychczas rozegranych imprez tego typu. Na starcie bowiem obok reprezentacji Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego zobaczyliśmy również szybowców z Koreskiej RLD i Kuby.

Polska ekipa — reprezentująca obok Aeroklubu PRL także i Centrale Handlu Zagranicznego PZL — wystąpiła w składzie: Ryszard Kalita (kierownik), Julian Ziobro, Edward Popiołek i Janusz Gogala (piloci), Kazimierz Foralewski i Stanisław Włocławski (mechanicy), Henryk Skars (kierownik) oraz Leszek Niezabitowski (przedstawiciel PZL). Julian Ziobro został zgłoszony do klasy otwartej na „Cobra-17”, natomiast Janusz Gogala i Edward Popiołek na „Cobra-15” mieli walczyć w klasie standard.

Do Orle ekipa dostała się, częściowo drogą powietrzną — „Cobra-15” poleciała za dwoma „Wilgami” pilotowanymi przez Jerzego Wojnarę i Zygmunta Mazana, a „Cobra-17” przyjechała na woźku transportowym holowanym przez „Warszawę-Combli”.

Liczba zawodników w poszczególnych klasach Międzynarodowych Zawodów Krajów Socjalistycznych wynosiła: kobiety — 7 (bez Polski) otwarte — 14, standard — 22. Piloci kubańscy latali na „Biankach” poza konkursem, ale również na trasach konkurencji.

Pierwszą konkurencją zawodów był przedświatowy przelot po trasie trójkąta 210 km. Najlepszy wynik dnia — 23,99

km/h osiągnął Julian Ziobro. W klasie standard wygrał Bernd Nolte (NRD) na „Cobra-15”, który uzyskał prędkość 75,53 km/h. Wśród pan triumfowała Eda Laan (ZSRR) — 65,00 km/h. Nasi reprezentanci nie osiągnęli celu — lądowali na 178 i 189 kilometrów i zajęli w tej konkurencji 12 i 13 miejsce.

W dalszym ciągu zawodów rozegrano następujące konkurencje:

- przelot odległościowy, najlepszy rezultat poniżej 300 km,
- przelot prędkościowy na trasie docelowo-powrotnej 240 km,
- przelot prędkościowy na trasie trójkąta 311 km,
- przelot prędkościowy docelowo-powrotny długości 120 km,
- przelot odległościowy zamieniony z nieudanym trójkątem 300 km,
- przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 kilometrów.

W klasie otwartej Julian Ziobro zajmował we wszystkich konkurencjach miejsca w czołówce i ostatecznie uplasował się na drugiej pozycji z minimalną (13 punktów) stratą do zwycięzcy.

Gospodarze i piloci radzieccy niezwykle wysoko oceniali poziom reprezentowany przez naszego zawodnika. Szczególnie zaimponowała im bojowość naszego reprezentanta oraz samodzielność w czasie konkurencji. Julian Ziobro bowiem zademonstrował w Orle typową polską szkołę latania, lecz bez... ścisłej współpracy w powietrzu. Dla gospodarzy było to prawdziwe zaskoczenie, gdyż przyzwyczaili się oni, iż Polacy „zawsze latają razem”. Tymczasem Julian Ziobro latał sam i uzyskiwał znakomite rezultaty.



Julian Ziobro (z prawej) godnie reprezentował polską szkołę latania na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Krajów Socjalistycznych w Orle. W trudnej rywalizacji zajął drugie miejsce. Przy naszym reprezentancie kierownik polskiej ekipy — inż. Ryszard Kalita.

Pierwsze miejsce w klasie otwartej zajął reprezentant gospodarzy Illar Link na „Phoebusie”, a trzecie szybownik z NRD — K. Klose.

Znacznie gorzej niż Ziobrze wiodło się naszym reprezentantom w klasie standard. W poszczególnych konkurencjach plasowali się oni około dziesiątego miejsca. Wprawdzie dawali przykład wyjątkowo zgodnej i zgranej współpracy w powietrzu, ale współdziałanie to nie przynosiło spodziewanych rezultatów. Na dobitkę mieli jeszcze pecha, gdyż uszkodzili swoje szybowce w czasie lądowania.

Jedno z tych uszkodzeń zostało naprawione przez personel techniczny ekipy na czele z Kazimierzem Foralewskim, który dokonał nielada wyczynu naprawiając „Cobra” w czasie kilkunastu godzin nieprzerwanej pracy. Niestety, drugie uszkodzenie nie kwalifikowało się do naprawy w warunkach zawodów, i tu organizatorzy wraz z międzynarodowym jury zrobili mały gest w stronę naszej ekipy — zgodzili się bowiem na dalszy udział w zawodach naszego pilota i udostępnili mu własną „Poke-5”.

W klasie standard zwyciężył dobrze u nas znany pilot radziecki Juří Kuzniecow na ASW-15. Drugie miejsce zajął Bernd Nolte (NRD), a trzecie Jewgienij Rudniskij (ZSRR). Edward Popiołek był siódmym a Janusz Gogala — dziesiąty.

Wśród pan nie było naszej reprezentacji.

W klasie otwartej zajął drugie miejsce. Przy naszym reprezentancie kierownik polskiej ekipy — inż. Ryszard Kalita.

Organizacja zawodów i starty (holowniki samoloty „Jak-17”) była bardzo sprawną. Dopisała też pogoda — w ciągu dziesięciu dni trwania zawodów rozegrano aż siedem konkurencji. Polska ekipa była w Orle przyjmowana nadzwyczaj serdecznie z prawdziwą słowiańską gościnnością, choć w powietrzu toczyła się zacięta walka. Piloci radzieccy bowiem dysponują obecnie nowoczesnym sprzętem i stale podnoszą swoje kwalifikacje. Wydaje się bardzo celowe dalsze rozszerzenie współpracy między szybownikami naszych krajów.

Po raz pierwszy w Orle zobaczyliśmy szybowników z Koreskiej RLD i Kuby. Były to ich pierwsze kroki wycieczkowe, pod względem sportowym nie reprezentują jeszcze wysokiego poziomu. Można się cieszyć, że w tych krajach również rozwija się sport szybowcowy.

Nasze „Wilgi”, które zaholowały do Orle „Cobra” przypadły do gustu szybownikom i pilotom samolotowym w ZSRR. W wolnych chwilach nasze samoloty dostadali miejscowi piloci, aby zapoznać się z pilotażem i osiągnięciami „Wilg”.

(p)



„Cobra-15” została uszkodzona przy lądowaniu... Za chwilę znajduje się już na warsztacie. Kilkanascie godzin nieprzerwanej pracy „na najwyższych obrotach” mechanika Kazimierza Foralewskiego i pozostałych członków ekipy doprowadziło nasz szybowiec z powrotem do stanu używalności. Pilot nie stracił konkurencji i punktów.

SPADOCHRONIARZE W NRD I FRANCJI

Na 60 dni przed kolejnymi XI Spadochronowymi Mistrzostwami Świata, które odbywały się będą w dniach 5-20 sierpnia 1972 r. w stanie Oklahoma (USA) doszło do ostrej konfrontacji spadochronowych skoczków cywilnych i wojskowych. Jedni startowali w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych Państw Socjalistycznych w dniach 5-14 czerwca br. w Lipsku (NRD). Drugi, silniejszy skład reprezentacji brał udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych we Francji (Fontainebleau) w dniach 3-11 czerwca br. Trzeba ponadto stwierdzić, że obie te imprezy przeprowadzone były w oparciu o regulaminy XI Spadochronowych Mistrzostw Świata. Rozgrzewanie konkurencji odbywało się w ciężkich warunkach meteorologicznych i terenowych.

Analizując nazwiska i uzyskane wyniki skoczków biorących udział w zawodach można stwierdzić, że startowali najlepsi a więc ci, którzy będą walczyć o medal na Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Na zawodach w Lipsku brało udział 72 zawodników w tym 15 kobiet z następujących państw: Związek Radziecki, Bułgaria, Rumunia, Czechosłowacja, Węgry, NRD i Polska. Rozegrano tam jedynie konkurencje celnościowe a więc skoki indywidualne i grupowe osobno dla kobiet i mężczyzn. Wszystkie skoki spadochronowe wykonywane były ze smigłowców Mi-4.

Wyniki kobiet: Konkurencja I — 8 skoków na celność lądowania: 1. S. Stariowa (ZSRR) — 0,61; 2. E. Balogh (Rumunia) — 0,55; 3. N. Sczegliewa (ZSRR) — 0,55; 4. J. Zwierchowska (Polska) — 2,17 m; 14. A. Kwaśnik (Polska) — 4,05 m; 18. K. Pączkowska (Polska) — 7,71 m; 27. G.

Olbrzyhi (Polska) — 11,75 m; 28. M. Trepińska (Polska) — 12,25 m; 34. K. Ligocka — 18,67.

Konkurencja II — 3 skoków grupowych na celność lądowania: 1. ZSRR — 11,75; 2. Bułgaria — 19,16; 3. Polski — 19,22; 4. ZSRR — 24,28.

Mężczyźni: Konkurencja I — 6 skoków na celność lądowania: 1. W. Gorny (ZSRR) — 0,00; 2. K. Henke (NRD) — 0,07; 3. W. Maszarenko (ZSRR) — 0,11; 4. S. Jakubowski (Polska) — 0,12; 5. J. Kuliś (Polska) — 0,19; 10. J. Bober (Polska) — 0,67; 12. R. Olszowy (Polska) — 1,37; 15. J. Mac (Polska) — 1,75.

Konkurencja II — 5 skoków grupowych na celność lądowania: 1. ZSRR — 3,16; 2. Czechosłowacja — 4,63; 3. Bułgaria — 5,68; 4. Polska — 6,25.

Warto tu dodać, że skoczkowie Związku Radzieckiego wyniki swe ustanowili na nowych spadochronach typu UT-15, skoczkowie Bułgarii na „Super Olimpie” i EFA „Papillon”, skoczkowie Rumunii na „Para Commander”, a pozostali na spadochronach typu PTCH-3, których była przeważająca ilość. Należy więc sądzić, że był to już przegląd techniki spadochronowej z którą możemy spotkać się na XI Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Natomiast w zawodach rozgrywanych na terenie Francji brało udział 60 zawodników w tym poza konkursem cztery kobiety z następujących państw: Anglia, Belgia, Francja (6 drużyn), Włochy, Czechosłowacja, NRD, USA, Związek Radziecki i Polska. Rozegrano tam następujące konkurencje:

Konkurencja I — dziewięć skoków indywidualnych na celność lądowania, konkurencja II — cztery skoki na akrobację

spadochronową i konkurencja III — trzy skoki grupowe na celność lądowania.

W konkurencji pierwszej uzyskano wyniki: 1. Osipow (Związek Radziecki) — 2,20; 2. Chudoba (Czechosłowacja) — 2,32; 3. Hautem (Francja) — 3,47; 4. Baranow (Związek Radziecki) — 6,15; 5. Karpeza (Związek Radziecki) — 6,17; 6. Jurko (Związek Radziecki) — 6,18; 10. Sidor (Polska) — 8,85; 19. Ligocki (Polska) — 12,90; 23. Lenczner (Polska) — 14,63; 34. Łuszczyński (Polska) — 25,06.

W konkurencji drugiej uzyskano wyniki: 1. Kumbur (Czechosłowacja) — 31,7; 2. Osipow (ZSRR) — 31,7; 3. Felix (Francja) — 32,4; 4. Bajade (Francja) — 32,7; 5. Ligocki (Polska) — 33,0; 10. Sidor (Polska) — 33,9; 20. Łuszczyński (Polska) — 34,1; 21. Lenczner (Polska) — 36,5.

Po dwóch konkurencjach zawodnicy uplasowali się na następujących miejscach: 1. Osipow (ZSRR) — 4,20; 2. Chudoba (ZSRR) — 4,43; 3. Hautem (Francja) — 4,80; 4. Jurko (ZSRR) — 4,91; 5. Karpeza (ZSRR) — 5,04; 6. Baranow (ZSRR) — 5,05; 10. Sidor (Polska) — 5,16; 12. Ligocki (Polska) — 5,35; 19. Lenczner (Polska) — 6,18; 35. Łuszczyński (Polska) — 7,56.

Konkurencja III przyniosła następujące rezultaty: 1. Francja — 5,74; 2. Francja (II) — 13,31; 3. Polska — 13,63; 4. Czechosłowacja — 16,63; 5. Związek Radziecki — 18,10.

Po rozegraniu wszystkich konkurencji drużyny uplasowały się w następującej kolejności: 1. ZSRR — 25,23; 2. Francja — 26,29; 3. Czechosłowacja — 27,25; 4. Polska — 29,29.

Drużyna Francji (kobiecy) startująca poza konkursem zdobyła 53,35 pkt. co dało jej 13 miejsce.

Zdjęcie: St. Baniara



PODPATRUJEMY WSZYSCY

„TERMİKĘ”

KAZDY lot szybowcowy powinien być szkołą „meteorologicznego patrzenia” na to wszystko co dzieje się wokół nas podczas lotu. Napotkane warunki termiczne należy przy tym konfrontować zawsze z mapą i podłożem nad jakim one wystąpiły. Oczywiście analiza pojedynczego przypadku będzie odnosiła się do jednego przypadku konkretnie zaistniałego nad danym terenem nad jakim się znaleźliśmy. Wiadomym zaś jest, że przy pięknej konwekcyjnej pogodzie jednego dnia lata u nas w kraju dziesiątki szybowców równocześnie — wyobraźmy sobie jak cenny materiał mogą zebrać szybowcnicy i to materiał z całego obszaru Polski. Dni zaś „lotnych” bywa u nas latem wiele — stąd też przy umiarkowanym ukierunkowaniu obserwacji zebrać można materiał wprost bezcenny dla analizy naukowej i wyciągnięcia wniosków odnośnie rozwoju i występowania prądów konwekcyjnych nad całym terytorium naszego kraju.

Stąd też powstała myśl rozpisania niżej podanej ankiety wśród wszystkich szybowców by tą drogą zebrać od nich informacje odnośnie „termiki”. Tylko tą drogą bowiem możliwym jest zebranie jak najbogatszego materiału o prądach pionowych w atmosferze. Przeanalizowanie tego materiału od strony meteorologicznej (przy wykorzystaniu map synoptycznych i danych aerologicznych) umożliwi dokładniejsze poznanie warunków „termicznych” w Polsce, umożliwi udzielenie odpowiedzi z jakimi

warunkami termicznymi w określonym regionie należy się liczyć przy aktualnie zaistniałej sytuacji meteorologicznej.

Zdawać musimy sobie sprawę z tego, że notatki czy sprawozdania z jednego lotu czy też kilku lotów nie stanowi wystarczającego materiału do szerszej analizy — potrzeba tu bowiem bardzo dużej ilości takich sprawozdań, stąd też akcja ta musi być spontaniczna ale zarazem i bardzo rzetelna. Do badań nad termiką w Polsce konieczne jest dysponowanie szerokim materiałem statystycznym, to znaczy licznymi sprawozdaniami pochodzącymi z lotów wykonywanych na całym obszarze naszego kraju. Dopiero ich opracowanie umożliwi zorientowanie się w których obszarach kraju panowały w określonych dniach najdogodniejsze warunki dla rozwoju prądów wstępujących a w których były one mniej dogodne. Systematyczna analiza codziennych sprawozdań z dłuższego okresu czasu umożliwi wyodrębnienie terenów „termicznych” czy też „atermicznych” przy różnych sytuacjach synoptycznych.

Efektom takiego rozeznania będzie w przyszłości możliwość planowania określonych konkurencji co z kolei zwiększy prawdopodobieństwo ich ukończenia zgodnie z założonym planem, umożliwi także wyodrębnienie sytuacji synoptycznych najbardziej nadających się do wykonywania bądź rozgrywania konkretnych konkurencji.

Stąd też apel do wszystkich pilotów szybowcowych:

„W KAŻDYM LOCIE ZBIERAMY WSZYSCY MATERIAŁ OBSERWACYJNY O PIONOWYCH PRĄDACH W ATMOSFERZE!”.

Sposób prowadzenia obserwacji przedstawia niżej podana ankieta „SPRAWOZDANIE Z LOTU”.

Samą ankietę przygotowujemy na kartce z zeszytu, odpowiednio ją rubrykując. Najlepiej wykonać od razu kilka takich kartek aby nie kreslić ich tuż przed każdym lotem. Ankietę wypełniać należy w czasie trwania lotu.

Przed startem wypełniamy główkę ankiety podając datę, czas startu, miejsce startu typ szybowca itp. W punkcie

- a) piszemy czas dokonania obserwacji
- b) rejon, okolice — podać miejscowość z bliższym opisem (np. nad lasem, polaną, polami uprawnymi, itp.)
- c) wysokość podstaw chmur (jeżeli występują)
- d) podajemy prędkość prądów wstępujących (wg wariometru)
- e) podajemy prędkość prądów zstępujących (wg wariometru)
- f) wysokość lotu (wg wysokościomierza)

Gdy lot odbywał się w chmurach wypełnić należy punkty g, h, i, po-

dobnie jak w przypadku lotu poniżej podstawy chmur.

Wypełniając drugą część ankiety (drugą stronę) „UWAGI ODNOSNIE CHARAKTERU PRĄDÓW WSTĘPUJĄCYCH”, punkty 1—7 wystarczy podkreślić odpowiednie słowo lub wpisać swe spostrzeżenia. To samo dotyczy hasła „TERMİKA” — należy podkreślić odpowiednie hasło.

Gdy wykonujemy lot z barografem należy wówczas do ankiety załączyć barogramkę ewentualnie jej kopię na kalce technicznej podając równocześnie charakterystykę barografu. Barogramki umożliwią obliczenie prędkości prądów pionowych co jest bardzo cenną informacją do dalszych opracowań.

Przedstawiona tu ankieta „SPRAWOZDANIE Z LOTU” zaakceptowana została na posiedzeniu Komisji Szybowcowej APRL w dniu 15 maja 1972 r. z zaleceniem sumiennego i systematycznego prowadzenia we wszystkich aeroklubach i ośrodkach i konsekwentnego egzekwowania od szybowców.

Wypełnione ankiety wraz z barogramkami (ewentualnie ich kopiami) prosimy przesyłać na adres: **Marek Schmidt, Legionowo k. Warszawy, ul. Warszawska 1/3, Obserwatorium Aerologiczne PIHM.**

START: godz. data:		SPRAWOZDANIE Z LOTU		LĄDOWANIE: godz. pilot:	
typ szybowca:		miejsce startu: /konkurencja/:			
lot poniżej podstawy chmur					
a	godzina				
b	rejon /okolic/				
c	wys. podstaw, m				
d	noszenia m/s				
e	duśnienia m/s				
f	wys. lotu, m				
lot w chmurach					
g	wys. lotu, m				
h	noszenia m/s				
i	duśnienia m/s				

UWAGI ODNOSNIE CHARAKTERU PRĄDÓW WSTĘPUJĄCYCH	
1.	miały kształt wyraźnego koma czy bąbla?
2.	występowały blisko czy daleko od siebie /około/
3.	łatwe czy trudne do wykorzystania?
4.	czy stwierdzono występowanie wyraźnych "ognisk" termicznych, gdzie?
5.	czy występowały słabe chmury czy chmury pojedyncze /odizolowane/?
6.	występowały chmury: Cu hum, Cu cong, Cu med, Cb.
7.	Czy stwierdzono obszary słabo noszące, atermiczne? /gdzie/
TERMİKA	
A.	wypracowana a/ bezchmurna
B.	naniesiona b/ cumulusowa
	c/ burzowa
UWAGI PILOTA	



X JUBILEUSZOWY RAID DIENNIKARZY I PILOTÓW 23. V. — 1. VI. 1972 • Warszawa — Dęblin — Świdnik — Rzeszów — Mielec — Bielsko Biala — Wrocław

Miej- sce	Pilot Dziennikarz	Z a t o g a	aeroklub redakcja	Pun- kty za konk. lotni- cze	Pun- kty za konk. dzien- nikar- skie	Pun- kty łącz- ne
1	Stanisław Marliński	—	Radom	729,15	838,4	1.567,55
2	Hanna Kramarczuk	—	TV	706,65	815,9	1.522,55
3	Ryszard Wyroba	—	Bielsko Biala	818,50	647,4	1.465,90
4	Tadeusz Patan	—	„Kronika Beskidzka”	810,00	648,3	1.458,30
5	Jan Baran	—	„Przegląd Sportowy”	796,50	652,6	1.449,10
6	Magdalena Jankowska	—	Wrocław	750,00	692,7	1.442,70
7	Stanisław Maksymowicz	—	Polskie Radio	855,15	775,9	1.631,05
8	Andrzej Waligórski	—	Wojska Lotnicze	709,50	632,8	1.342,30
9	Jan Górecki	—	„Wiraz”	819,50	594,0	1.413,50
10	Elżbieta Pogorzelska	—	Częstochowa	897,00	867,4	1.764,40
11	Marek Malolepszy	—	„Przyjaźń”	684,08	678,8	1.362,88
12	Bogdan Kaznowski	—	Bielsko Biala	719,65	641,8	1.361,45
13	Janusz Roman	—	Polskie Radio	670,15	673,0	1.343,95
14	Stawomir Szoff	—	Warszawa	685,75	648,7	1.337,45
15	Jan Kamiński	—	„Życie Warszawy”	735,00	591,1	1.326,10
16	Andrzej Bober	—	Wrocław	718,00	600,4	1.318,40
17	Waldemar Gross	—	„Gazeta Robotnicza”	715,96	582,1	1.298,06
18	Bogusław Panek	—	Ostrów	650,08	640,2	1.290,28
19	Jerzy Wycisak	—	„Słowo Powszechne”	527,15	753,9	1.281,05
20	Mirosław Stankiewicz	—	Wojska Lotnicze	697,65	604,9	1.272,55
21	Tadeusz Siliwak	—	Wojskowy Przegl. Lotn.	635,65	627,8	1.263,25
22	Bronisław Morze	—	Warszawa	604,50	610,5	1.223,00
23	Jerzy Zarebski	—	„Skrzydła Polska”	650,65	551,7	1.202,35
24	Leszek Stafiej	—	Rzeszów	587,50	611,7	1.199,20
25	Ryszard Niemiec	—	„Nowiny Rzeszowskie”	627,58	568,6	1.196,18
26	Jerzy Dyczkowski	—	„Gazeta Krakowska”	636,15	619,3	1.255,45
27	Ryszard Wolak	—	Kraków	455,72	621,5	1.077,22
28	Wiesław Iwański	—	„Echo Krakowa”	619,60	442,8	1.062,40
29	Jerzy Lipowski	—	„Głos Pracy”	559,08	481,2	1.040,28
30	Ryszard Pilech	—	„Dziennik Polski”	696,08	302,8	998,88
31	Jerzy Langier	—	Leszno	488,23	254,3	742,95
32	Władysław Kościński	—	„Kurier Polski”	652,58	—	652,58
33	Wiesław Mroczek	—	„Kurier Polski”	651,65	—	651,65
34	Zbigniew Luranc	—	„Trybuna Robotnicza”	—	—	—
35	Zbigniew Bryczkowski	—	„Perspektywy”	—	—	—
36	Ryszard Kisiel	—	Warszawa	—	—	—
37	Zbigniew Kozakiewicz	—	„Trybuna Ludu”	—	—	—
38	Jan Kusnier	—	Świdnik	—	—	—
39	Antoni Labryga	—	Polskie Radio	—	—	—
40	Zbigniew Staryszak	—	NRD	—	—	—
41	Stefan Truszczyński	—	CSRS	—	—	—
42	Jerzy Kwieciński	—	„Wiadomości Fabrycz.”	—	—	—
43	Jerzy Iwaszkiewicz	—	—	—	—	—
44	Mieczysław Przybyłki	—	—	—	—	—
45	Jan Adamczewski	—	—	—	—	—
46	Tomasz Wróbel	—	—	—	—	—
47	Tadeusz Pajda	—	—	—	—	—
48	Maks Skuppin	—	—	—	—	—
49	Rudi Daum	—	—	—	—	—
50	Bogdan Siniak	—	—	—	—	—
51	Tadeusz Stepień	—	—	—	—	—
52	Władysław Gawlik	—	—	—	—	—
53	Józef Kiliś	—	—	—	—	—
54	Jan Płus	—	—	—	—	—
55	Henryk Doruchalski	—	—	—	—	—
56	Zygmunt Mazan	—	—	—	—	—
57	Henryk Berski	—	—	—	—	—
58	Henryk Jaworski	—	—	—	—	—
59	Tadeusz Tłuczkiwicz	—	—	—	—	—
60	Werner Roeme	—	—	—	—	—
61	Ulrich Berger	—	—	—	—	—
62	Drahomir Ravane	—	—	—	—	—
63	Otto Kasperek	—	—	—	—	—
64	Paweł Spotowski	—	—	—	—	—
65	Andrzej Klatka	—	—	—	—	—

Przeprowadzono sześć konkurencji lotniczych rajdowo-nawigacyjnych (II liga), w których punktowano regularność przelotu (tolerancja ± 30 s na nie ujawnionych punktach kontroli czasu i ± 10 s na mecie), odnajdywanie znaków wyznaczonych w terenie, identyfikację obiektów ze zdjęciami oraz dokładność lądowania w prostokątach. Dziennikarze mieli za zadanie opublikować informacje przed rajdem, dostarczyć artykuły problemowy w maszynopisie w dniu otwarcia imprezy oraz napisać reportaż z trasy X RSDIP.

W poszczególnych konkurencjach lotniczych zwyciężyli: Stanisław Maksymowicz, Wiesław Iwański, Jan Baran, Henryk Jaworski, Stanisław Marliński i Stanisław Maksymowicz, a w konkurencjach dziennikarskich zaś triumfowali: Rudolf Daum (NRD) 98,4 pkt. na 100 możliwych, Tadeusz Patan — 454,2 pkt. (na 500 możliwych) i Hanna Kramarczuk — 384,2 pkt. (na 400 możliwych).

XVII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI Leszno • 4—18. VI. 1972 r.

1. Stanisław Wujczak (Leszno) — 4078 pkt.; 2. Stanisław Zientek (Bielsko-Biala) — 3993 pkt.; 3. Stanisław Wilek (Wrocław) — 3953 pkt.; 4. Tomasz Kawa (Gliwice) — 3920 pkt.; 5. Franciszek Nęcki (Częstochowa) — 3904 pkt.; 6. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 3852 pkt.; 7. Marek Malolepszy (Częstochowa) — 3854 pkt.; 8. Jan Madejczyk (Warszawa) — 3823 pkt.; 9. Edward Makula (Katowice) — 3765 pkt.; 10. Henryk Późniak (Stalowa Wola) — 3728 pkt.; 11. Rajmund Jakób (Poznań) — 3703 pkt.; 12. Henryk Jaworski (Świdnik) — 3693 pkt.; 13. Andrzej Kmiotek (Warszawa) — 3680 pkt.; 14. Wojciech Mozdyniewicz (Warszawa) — 3676 pkt.; 15. Alfred Bzyl (Bydgoszcz) — 3603 pkt.; 16. Ryszard Pakczyński (Wrocław) — 3399 pkt.; 17. Czesław Beduński (Częstochowa) — 3343 pkt.; 18. Jerzy Szempliński (Jelenia Góra) — 3324 pkt.; 19. Adela Dankowska (Leszno) — 3439 pkt.; 20. Józef Saliwa (Kielce) — 3277 pkt.; 21. Zbigniew Noszczyk (Lublin) — 3171 pkt.; 22. Nikolae Michailta (Rumunia) — 3159 pkt.; 23. Józef Górecki (Toruń) — 3137 pkt.; 24. Eligiusz Wawrzyniak (Lublin) — 3137 pkt.; 25. Pelagia Majewska (Warszawa) — 3118 pkt.; 26. Mirosław Królikowski (Warszawa) — 3045 pkt.; 27. Jerzy Gózd (Ostrów Wlkp.) — 2990 pkt.; 28. Janusz Wasilewski (Wrocław) — 2714 pkt.; 29. Adam Złeba (Stalowa Wola) — 2712 pkt.; 30. Andrzej Cieślowski (Lublin) — 2647 pkt.; 31. Emil Hescu (Rumunia) — 2610 pkt.

W czasie mistrzostw rozegrano następujące konkurencje:
— przedkosciowy przelot po trasie trójkąta 250 km (zwyciężył Henryk Muszczyński — 84,75 km/h),
— przedkosciowy przelot dwukrotnie po trasie trójkąta 104 km (zwyciężył Henryk Muszczyński — 860 pkt.),
— przelot odległościowy po wyznaczonej trasie z dowolnym wyborem punktów zwrotnych Leszno — Ostrów — Świątyni — Zielona Góra — Lubin, Stobno (najlepszy Tomasz Kawa — 517 km),
— przedkosciowy przelot docelowo-powrotny długości 130 km (wygrał Henryk Późniak — 84,1 km/h),
— przelot odległościowy po wyznaczonej trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów — Leszno (zwyciężył Wojciech Mozdyniewicz — 104 km).
Po drugiej konkurencji wycofał się z mistrzostw reprezentant Polski na mistrzostwa świata — Franciszek Kepka, Henryk Muszczyński, Stanisław Kluk i Jan Wroblewski.

VII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE (II liga) IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA Leszno • 19. V. — 1. VI. 1972 r.

1. Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) „Foka-C” — 4317 pkt.; 2. Andrzej Bański (Warszawa) „Foka-3” — 4271 pkt.; 3. Janusz Centka (Poznań) „Pirat” — 4180 pkt.; 4. Grzegorz Czempinski (Poznań) „Foka-3” — 4065 pkt.; 5. Włodzimierz Chmielewicz (Warszawa) „Foka-C” — 3983 pkt.; 6. Henryk Sienkiewicz (Lublin) „Foka-3” — 3975 pkt.; 7. Sławomir Kwiatkowski (Katowice) „Foka-4” — 3881 pkt.; 8. Adam Sikora (Ostrów Wlkp.) „Foka-3” — 3842 pkt.; 9. Edward Sosnowski (Toruń) „Foka-4” — 3797 pkt.; 10. Mirosław Nalepa (Rzeszów) „Pirat” — 3763 pkt.; 11. Andrzej Rataj (Poznań) „Pirat” — 3742 pkt.; 12. Piotr Szczepański (Warszawa) „Foka-3” — 3727 pkt.; 13. Zdzisław Plotkowski (Poznań) „Foka-C” — 3675 pkt.; 14. Lucjan Mężyk (Rybnik) „Foka-3” — 3622 pkt.; 15. Włodzimierz Grabek (Warszawa) „Pirat” — 3616 pkt.; 16. Stanisław Błasiak (Wrocław) „Foka-4” — 3592 pkt.; 17. Stanisław Porębski (Lublin) „Foka-3” — 3473 pkt.; 18. Jan Galuska (Krosno) „Pirat” — 3400 pkt.; 19. Jerzy Pawłowski (Zielona Góra) „Pirat” — 3397 pkt.; 20. Jerzy Brański (Białystok) „Pirat” — 3349 pkt.; 21. Jerzy Musiał (Wrocław) „Foka-C” — 3245 pkt.; 22. Antoni Schabowski (Rzeszów) „Pirat” — 3231 pkt.; 23. Karol Kaniewski (Płock) „Pirat” — 3029 pkt.; 24—25. Horst Lauch (NRF) „Foka-4” — 2842 pkt.; 24—25. Zygmunt Wania (Rzeszów) „Pirat” — 2842 pkt.; 26. Heinz Falge (NRF) „Foka-4” — 2822 pkt.; 27. Władysław Bubień (Lublin) „Foka-C” — 2787 pkt.; 28. Andrzej Byłok (Bielsko-Biala) „Foka-4” — 2750 pkt.; 29. Halina Kuberska (Łódź) „Foka-3” — 2720 pkt.; 30. Tadeusz Jasnacki (Częstochowa) „Pirat” — 2713 pkt.; 31. Adam Bułaj (Kraków) „Foka-C” — 2673 pkt.; 32. Jerzy Adamkiewicz (Kielce) „Foka-3” — 2326 pkt.; 33. Bogdan Haman (Kielce) „Foka-3” — 2485 pkt.; 34. Wojciech Knyż (Warszawa) „Foka-C” — 2450 pkt.; 35. Mirosław Gajewski (Kielce) „Foka-4” — 2379 pkt.; 36. Paweł Bartczko (Lublin) „Foka-3” — 2216 pkt.

Przeprowadzono pięć konkurencji:
— przelot odległościowy między Leszno i Ostrowem Wlkp. (najlepszy W. Grabek — 333 km);
— przelot przedkosciowy po trasie trójkąta 112 km (wygrał H. Sienkiewicz — 75,3 km/h, na mecie — 32 zawodników);
— przelot przedkosciowy po trasie docelowo-powrotnej 184 km (pierwszy W. Grabek — 71,2 km/h, 33 pilotów na mecie);
— przelot przedkosciowy po trasie trójkąta 308 km zamieniony na przelot odległościowy (pilotów zawodników na mecie, wygrał J. Centka — 308 km);
— przelot odległościowy po trasie Leszno — Lubin — Zielona Góra — Ostrów — Świątyni (zwyciężył A. Rataj — 324 km).

XII JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI” Jeżów Sudecki • 7—19 czerwca 1972 r.

1. Marek Kochanowski (Gdańsk) — 4012 pkt.; 2. Andrzej Ring (Krosno) — 3905 pkt.; 3. Bolesław Zon (Częstochowa) — 3880 pkt.; 4. Henryk Tobola (Słupsk) — 3809 pkt.; 5. Andrzej Tomczyk (Mielec) — 3714 pkt.; 6. Waldemar Ratajczak (Poznań) — 2689 pkt.; 7. Krzysztof Marchnacki (Płock) — 2684 pkt.; 8. Jan Mikolajczyk (Wrocław) — 2585 pkt.; 9. Jan Baran (Wrocław) — 2437 pkt.; 10. Tadeusz Pawlik (Świdnik) — 2434 pkt.; 11. Franciszek Ragankiewicz (Wrocław) — 2316 pkt.; 12. Henryk Jurek (Poznań) — 2290 pkt.; 13. Jerzy Jaimoluk (Jelenia Góra) — 2220 pkt.; 14. Jan Spatek (Katowice) — 2201 pkt.; 15. Józef Michła (Kielce) — 1898 pkt.; 16. Lukasz Turkowski (Warszawa) — 1624 pkt.; 17. Roman Walkowicz (Rybnik) — 690 pkt.; 18. Wojciech Dąbrowski (Warszawa) — 631 pkt.; 19. Emil Didyk (Zielona Góra) — 113 pkt.

Rozegrano cztery konkurencje przedkosciowe: trójkąt 114 km — zwyciężył Henryk Tobola; trójkąt 184 km — Andrzej Ring; docel-powrót 124 km — Franciszek Ragankiewicz; docel po trasie tamanej 120 km — Andrzej Tomczyk.

VII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET Lisle Kąty • 27 czerwca — 9 lipca 1972 r.

Zawody z powodu złych warunków atmosferycznych nie zostały zakonezone. Zdelano rozegrać tylko dwie konkurencje: docel-powrót 130 km (ukończyło 13 zawodniczek) i trójkąt 204 km (ukończyło 7 zawodniczek). Pierwszą konkurencję wygrała Maria Popiolek, a drugą — Adela Dankowska i Lucyna Krzywonoś (ex aequo).

Wyniki po dwóch konkurencjach:
1. Adela Dankowska (Leszno) — 1898 pkt.; 2. Irena Kostka (Gdańsk) — 1875 pkt.; 3. Zofia Gadomska (Warszawa) — 1837 pkt.; 4. Urszula Molenda (Katowice) — 1807 pkt.; 5. Maria Popiolek (Kraków) — 1654 pkt.; 6. Pelagia Majewska (Warszawa) — 1637 pkt.; 7. Lidia Pazio (Warszawa) — 1508 pkt.; 8. Lucyna Krzywonoś (Warszawa) — 1473 pkt.; 9. Zofia Pokorska (Warszawa) — 1443 pkt.; 10. Gudrun Dröster (NRD) — 1424 pkt.; 11. Danuta Walicka (Kielce) — 1389 pkt.; 12. Judit Poltermar (Węgry) — 1375 pkt.; 13. Elżbieta Maikiewicz (Gdańsk) — 1286 pkt.; 14. Halina Kuberska (Łódź) — 1267 pkt.; 15. Halina Rynkiewicz (Warszawa) — 1246 pkt.; 16. Wiera Kamińska (Białystok) — 1070 pkt.; 17. Adela Warszawska (Toruń) — 932 pkt.; 18. Natalia Popkova (Lublin) — 894 pkt.; 19. Bożena Tiapakawa (Czechosłowacja) — 809 pkt.; 20. Danuta Zastawicka (Bielsko-Biala) — 370 pkt.

Wkładka do numeru 31 (1999) z 30 lipca 1972 r. tygodnika „Skrzydła Polska”.
Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski” przy współpracy z Aeroklubem PRL.
Redaktor — JERZY POMIANOWSKI.